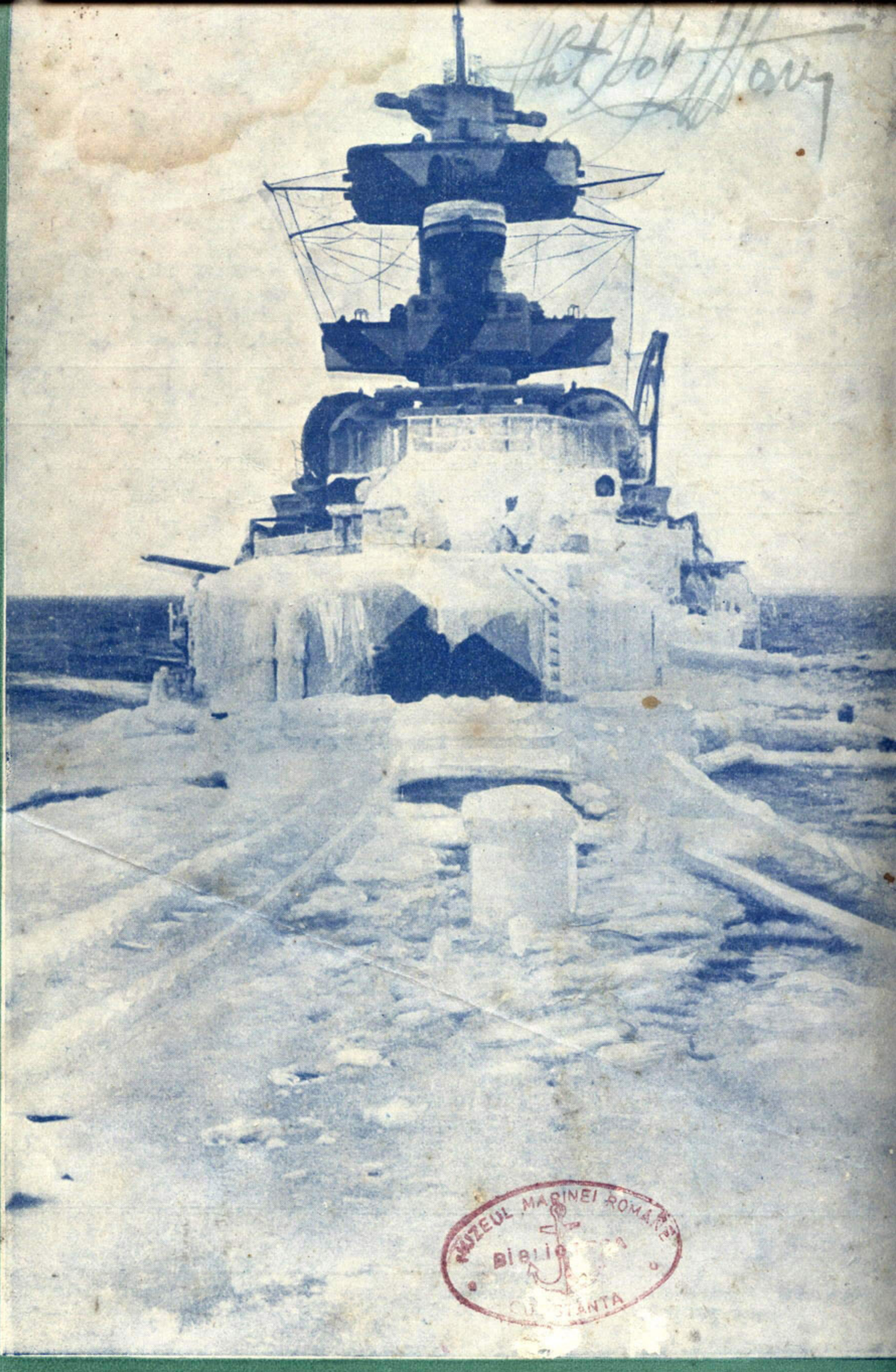
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)



MUZEUL MARINEI ROMÂNE
Biblio
CONSTANȚA

IARNA GREA N'A CRUŢAT NICI CRUCIŞETOARELE

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XI, Nr. 3—4

MARTIE-APRILIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 3 – 4

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Martie — Aprilie 1942

CUPRINSUL:

Lt.-C-dor P. Popescu-Deveselu : Marina noastră în Războiul Reîntregirii . . . . . pag. 53
C-dor Virgil Dragalina : „I fear the Japs" . . . . „ 57
C'Amiral C. Negru : Oceanul Pacific . . . . . „ 59
C-dor A. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 61
C'Amiral C. Negru : Din aspectele Mării . . . . . „ 63
Apostol Culea : Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român . . . . . „ 65
Otto Philipp Häfner : In 21 de minute . . . . . „ 69
Cpt. Gh. Costea : Doi ani de război pe mare . . . „ 71
Cronicar : Răsboiul aero-naval . . . . . „ 72
* * * Glasul presei . . . . . „ 76
* * * Din toată lumea . . . . . „ 81
Lt.-C-dor Marius Verbiceanu, Venera Popescu, Gallia Tudor, Cridim, Dan Marian-Corăbierul : Versuri „ 82
Scarlat Preajbă : Recenzii . . . . . „ 84
* * * Informaţii din ţară . . . . . „ 88
* * * Informaţii din străinătate . . . . . „ 96

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră" organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei, insigna 50 lei.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 5 lei carnetul și 60 lei insigna.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
2. Braşov	General I. Carlaonţ	La Insp. Preg. Prem.
3. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
4. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului
5. Călăraşi	Col. V. Nica	La căpitănia portului
6. Constanţa	C. Amiral Al. Constantinescu	La Hotel Carol
7. Corabia (Romanaţi)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
8. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
9. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
10. Fălciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
11. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
12. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
13. Scopoşeni (Fălcui)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
14. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
15. Vetrişoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
16. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Cerealelor, 4
17. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
18. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
19. Iveşti (Tecuci)	Părintele Cristea	Parohia Iveşti
20. Piatra-Neamţ	Eftimie Galan	La prefectura judeţului
21. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
22. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
23. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
24. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
25. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
26. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
27. Timişoara	*Dr. V. N. Tăutu*	*La căpitănia portului*
28. Tulcea	Col. N. Mateescu,	La Cercul Militar
29. T. Măgurele	G-ral Al. Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
30. T. Severin	V. Netta	La Şantierul naval

O LACRIMĂ pentru harnicile noastre filiale din Bălţi, Cahul, Calmăţui, Cernăuţi, Cetatea Albă, Chişinău, Cluj, Hotin, Ismail, Silistra, Soroca, Tg. Lipcani, Tg. Mureş, Tg. Ungheni. — Membrii acestor filiale, refugiaţi în România liberă, sunt rugaţi a-şi da adresa, pentru a li se expedia revista.

* * *

MEMBRII L. N. R. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Regale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

Operațiile Marinei Regale în războiul actual

de Lt. C-dor N. Popescu-Deveselu

— *Ceterum, censeo Carthaginem esse delendam.*
Bătrânul Caton.

— *Flavit Deus et dissipati sunt.*
Laughton.

Din colbuite cronici ne vine un îndemn să fim mai cu grije de faptele noastre, pentru ca urmașii să nu mai tânjenească în lipsa scrisului despre tot ce au fost înfăptuirile înaintașilor. A venit vremea să învățăm din cele ce observă Dimitrie Cantemir ca o greșeală a Neamului nostru, când spune:

„Românii n'au timp să-și scrie faptele lor de arme, căci mai mult au ținut să le înfăptuiască, lăsând altora grija să le scrie".

Că de vom lăsa tot altora grija să povestească în veacuri ce au făcut Românii, mai cu asupră se vor împăna străinii cu fapta noastră și din nou urmașii vor ști mai puțin despre cât a însemnat întotdeauna lupta Neamului Românesc pentru păstrarea ogorului de moștenire Traco-Geto-Dacă, pentru perpetuarea latinității de nesecată civilizație Romana, pentru apărarea credinței în Christos, pentru desvoltarea întru nemurire a urmașilor de Geți nemuritori.

Vom rămâne iarăși cu șoaptele apelor, ce străbat un tot geografic și prin malurile: Danubius, Teeis, Maris, Tyras, Baristenes și Pontus spun veacurilor, cât însemna libertatea drumurilor pe unda lor și câtă frământare scrisă cu sânge au irosit de veacuri, Brodnicii, Dubăsarii, Utricularii și Dendroforii acestor locuri, pentru această libertate.

Dar nu este prea pilduitoare greșala trecutului și mai mult decât oricând, sentențioși ca legionarii romani și dârji ca luptătorii daci, încleștați în luptă, se cade să adăogăm la scrisul sângelui și scrisul în cronici, tocmai ca un sistem generator de drepturi peste tot pământul pe care Generalul Iuliu Cesar îl dorea, spre a cuprinde în sistemul lui politico-strategic acel fluviu pe care îl numea Danubius.

Plaiuri și vaduri, munți și văi, codri și lunci, creste cu cetăți, biserici cu credință și cântece cu aleanuri ne vor fi ajutat însă de multe ori în drepturile noastre scrise, pentru înfigerea plugului cât mai adânc în brazda strămoșească. Pe ape, se pare că mai cu asupră neamul nostru și-a tăcut trecutul și fiindcă sângele este purtat în undă de val către albastrul infinit al oceanului, drepturile ne-au fost într'atât de contestate de străini, încât românii dela malul tuturor apelor pe care au circulat cândva nave trace, ilire, gete și apoi romane, au disperat în credință și s'au temut de ceiace ar fi trebuit să le fie un îndemn.

Din generație în generație Neamul Nostru s'a îndepărtat dela dreptul său asupra apelor și când foarte puțini din sânul său au înțeles chemarea de val și datoria de a striga prezent la apelul strămoșilor din străfunduri; atunci, tocmai ca un blestem al veacurilor ce și-au îngropat faptele sub tăcere, mulțimea a hulit marinărească îndrăzneală.

De aceia, mai mult decât oricine Marinarii Români trebuie să-și spună în auzul tuturor fapta lor de eroi, de astăzi și de totdeauna, pentru a croi o credință nouă cu drepturi vechi de un imperativ categoric pentru România în Europa de mâine care cere un paznic tare și plin de îndrăzneală pentru libertatea drumurilor pe Marea Pontului.

Să le ascultăm povestea, să le măsurăm fapta, să căutăm să-i cunoaștem în toate gândurile lor și astfel vom ajunge să îi iubim mai mult întru progresul și binele nostru al tuturor, câți suntem noi Românii pe toate pământurile, ce de veacuri sub povara de care încărcate cu grâu și-au dus rodul la schele acostate de șeici pântecoase.

Vom înțelege de abia atunci dece ciobanul a cântat din caval tânguirea plugarului despre acea:

„Dunăre, Dunăre,
„Drum fără pulbere,
„Fără suiș,
„Făr'de coborâș.

*

Inainte de a începe depănarea firului de război al Marinei noastre, este cazul să ne refacem minunatul tablou biblic al luptei dintre David și Goliath. Icoana aceasta din biserica credințelor noastre ne va ajuta să înțelegem mai bine *un ce de miracol*, cu care ne-am putea mândri toți Românii și pe care se pare că l-am ignorat, sau unii *l-am defăimat* chiar fără a-l cunoaște.

La 22 Iunie 1941 România era în război pentru dreptatea ei și pentru credința celor credincioși.

Zilele premergătoare acestui act solemn în viața poporului românesc, erau destul de clar prevestitoare despre începerea luptei pentru spălarea rușinei din

anul 1940 şi recucerirea pământurilor luate prin cotropire de Rusia Sovietică.

Fără mult zgomot, fără surle, fără trâmbiţe: s'a anunţat că Armata, Marina şi Aeronautica au trecut depe picior de pace pe picior de război.

Războiul urma să fie dus alături de aliaţii noştri: Germanii.

Lupta trebuia să se desfăşoare într'un front comun dela Oceanul Ingheţat de Nord la Marea Neagră. Armata, Marina şi Aeronautica României, s'au încadrat dela început în acest front, având iniţial ca spaţiu de manevră teritoriile Bucovinei şi Basarabiei, iar ca bază de operaţii Dobrogea şi Moldova.

Forţele puse faţă în faţă erau:

— Colosul U.R.S.S. compus din formidabilele organisme:

— Armata Sovietică,
— Aeronautica Sovietică,
— Marina Sovietică.

— Forţele aliate în dispozitiv dela Oceanul Ingheţat de Nord la Marea Neagră, astfel:

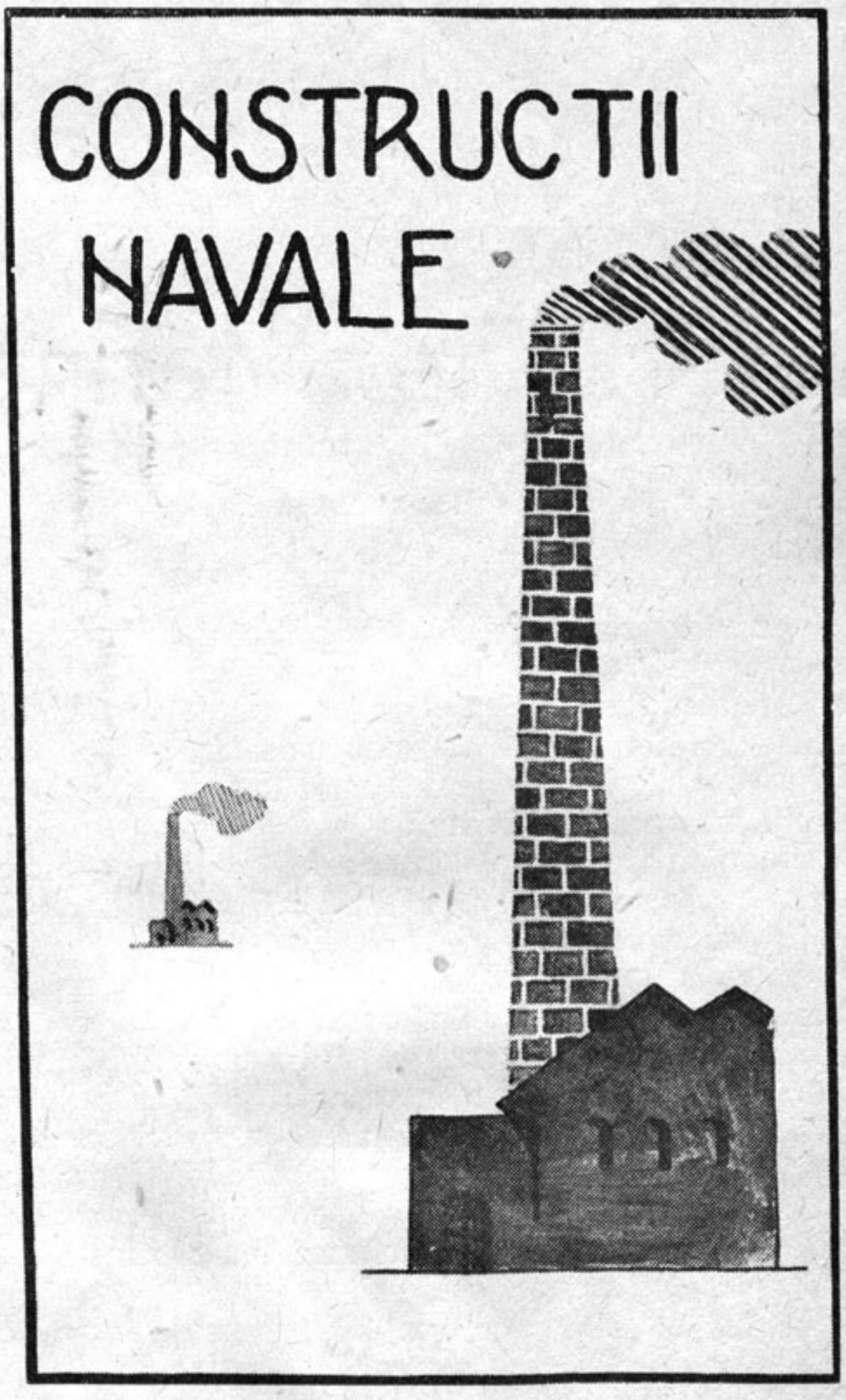
— Frontul Finic cu:
— Armata Germano-Finlandeză,
— Marina Germană;

David şi Goliat, — numărul marinarilor noştri faţă de cei sovietici.

— Frontul German cu:
— Armatele Germane şi
— Armata Aeriană Germană;
— Frontul Român cu:
— Armata Româno-Germană,
— Marina Regală Română.

Acest front era pus sub comanda aceluia care va rămâne în istorie *Mareşalul Veşniciei Româneşti.*

Dela început trebue să tragem concluzia că Armata noastră şi Aeronautica noastră mergeau la o luptă foarte grea cu un adversar fanatic şi foarte puternic, însă alături de nişte aliaţi încercaţi în lupte, aceşti mi-



Putinţa, construcţiilor navale : stânga româneşti, dreapta sovietice.

nunaţi camarazi ai noştri de uscat şi de aer la înălţime, stârnind toată admiraţia.

Marinarii Români s'au găsit din prima zi de război singuri în faţa Flotei Ruse din Marea Neagră, care trăise şi se pregătise în cultul testamentului apocrif a lui Petru cel Mare.

Frontul acesta al Mării Negre merită o cât de sumară privire.

Fundurile ce ajung până la 2240 metri, au caracteristici deosebite în cele două bazine definite de intrândul Peninsulei Crimeia şi Capul Sinope.

In bazinul Estic funduri mari chiar până la mal. In cel Westic, mai ales dela linia Sebastopol—Kaliacra spre Nord-West, fundurile sunt foarte mici chiar la distanţă foarte mare.

Acest fapt are multe consecinţe din punct de vedere al operaţiunilor navale, sub apă şi pe apă.

Total de 2100 mile, cât ar trebui să parcurgă o navă ce ar dori să facă un periplu al Mării Negre, era repartizat astfel:

— *Rusia Sovietică*	1200 mile
— Turcia	720 mile
— Bulgaria	150 mile
— România	110 mile

Coasta sovietică favorabilă desvoltării de porturi prin multe guri de fluvii şi băi naturale pentru baze navale.

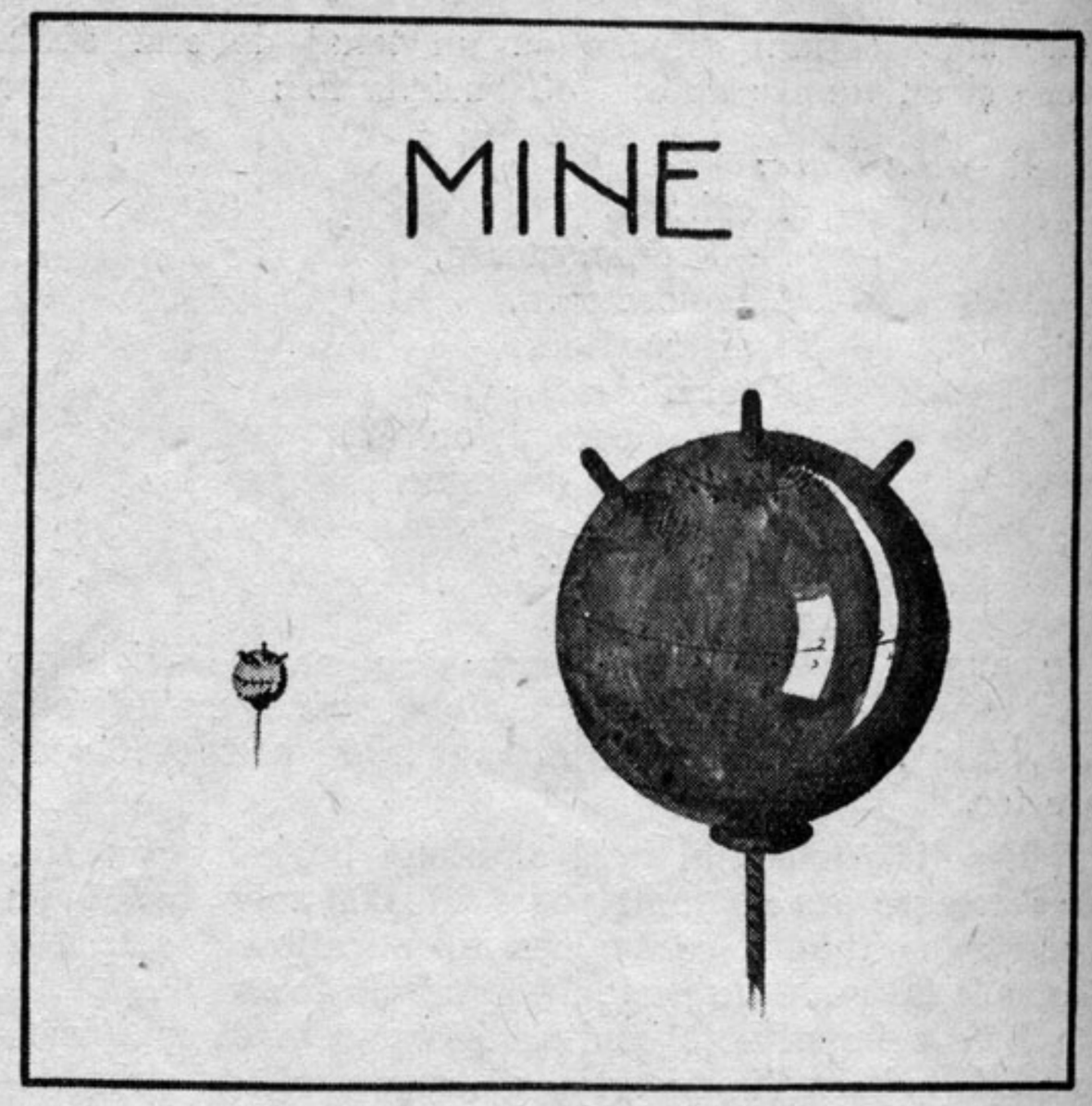
La fel coasta bulgară cu cele două golfuri: Varna şi Burgas.

Coasta turcească nefavorabilă desvoltării porturilor dar având acea minunată cheie a Strâmtorilor, vis milenar de stăpânire moscovită, care poate fi socotită ca o formidabilă bază navală.

Pentru noi Românii Dumnezeu a dat minunatul drum al Dunărei, cu apele sale sfinte — după spusa lui Herodot — şi binecuvântate ca apele Edenului. Dar la coasta noastră maritimă, săracă în adăposturi, a venit şi blestemul mâlului aruncat de toate fluviile din câmpiile ucrainene ca să se adune cu aluviunile aduse de bătrânul Danubiu şi să împotmolească gurile acestuia.

Nu avem nici porturi naturale, nu avem nici Delta Dunării propice desvoltării de porturi fără o muncă ce se cere diavolească în perseverenţă. Nu am avut nici înţelegerea ca din alte binefaceri Dumnezeeşti ale coastei noastre să scoatem banii necesari construirii unor porturi artificiale şi unei baze navale născută din sudoare.

Un ofiţer din Marina Română admira odată cerescul dar svârlit pe coasta ilirică a Dalmaţiei la Sebenico şi



Proporţia între numărul minelor noastre (stânga) faţă de ale inamicului secular.

Flota noastră comercială, — stânga — faţă de cea sovietică.

fericea pe vecinii dela Sud-West de norocul ce căzuse peste ei. Convorbitorul său, un ofiţer din Marina Yugoslavă i-a răspuns:

„Dacă fiecare ins, ce şi-a îmbăiat corpul la soare pe nisipul cald al plăjii dela Mamaia, ar fi fost supus la un singur leu pe zi pentru o bază navală pe coasta românească, România ar fi putut săpa un golf în pământul dobrogean, atât cât albastrul sineliu al Sibeniculuı".

Deci coasta noastră redusă la 29 Iunie dela 220 mile la 110 mile avea foarte slabe posibilităţi de adăpostirea unor mijloace navale la Constanţa şi Sulina. In schimb U.R.S.S. cu 1200 mile dispunea de porturi maritime cu mari posibilităţi de adăposturi naturale şi artificiale, din care citäm pe cele principale:

— Odessa,
— Nicolaevul,
— Sebastopolul,
— Novorosisckul,
— Batumul.

Pentru a ne da seama de situaţia tuturor riveranilor din Marea Neagră, folosim sintezele informative ce ne interesau la acea dată, prezentându-le foarte succint.

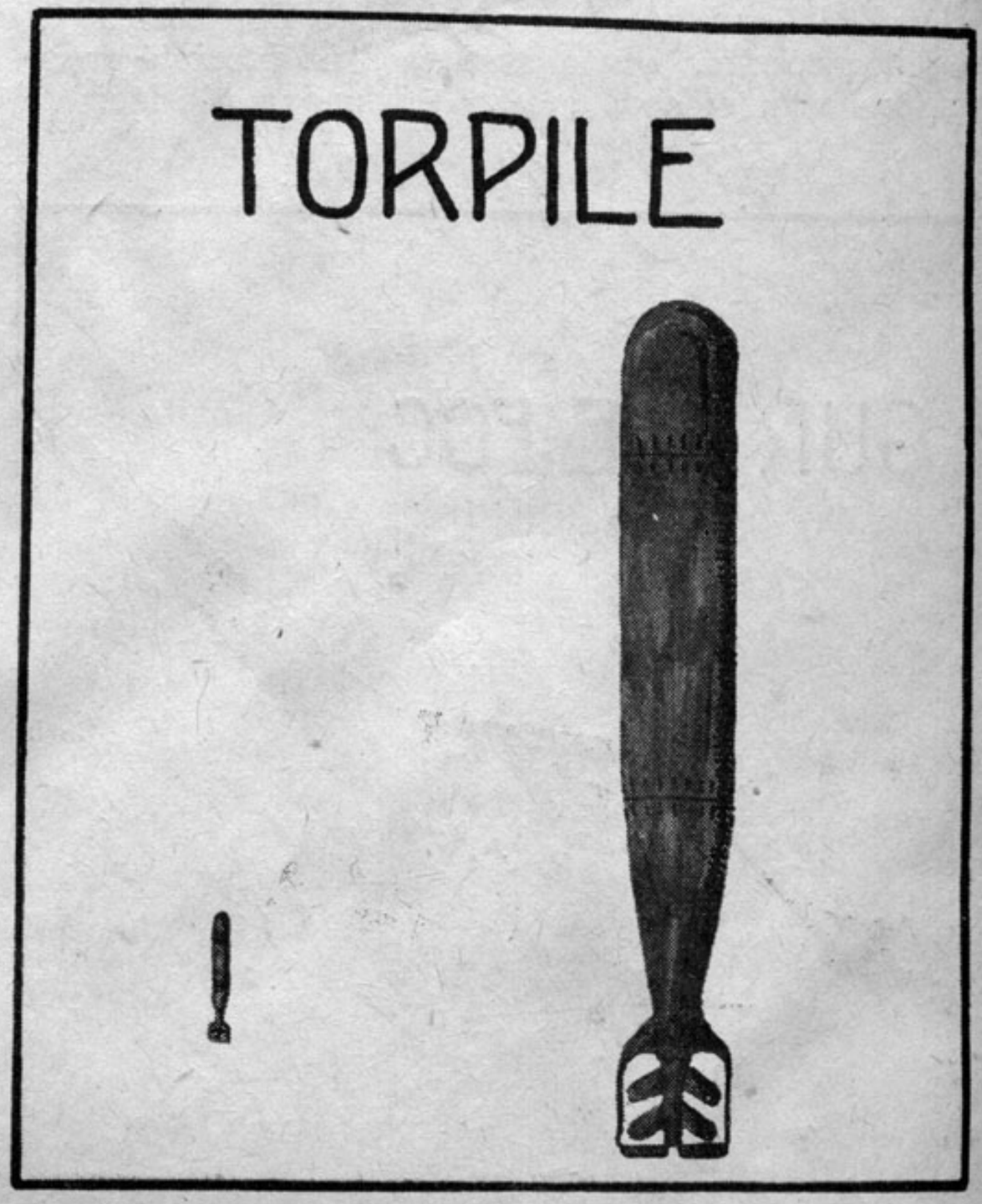
Fără a ne mai ocupa de Turcia şi Bulgaria şi luând în considerare numai Forţele navale ale adversarului nostru din ziua declarării războiului, vedem că:

Marina noastră opunea abia 28.000 tone şi numărul tunurilor înglobând toate calibrele dela 150 m/m la 20 m/m, abia ajungea la cca. 120 guri de foc.

— *Marina Sovietică* putea să arunce asupra noastră.

A. — *La Dunăre:*

— 5 monitoare,
— 12 vedete,
— 6 hidroglisoare
— un număr de peste 50 remorchere şi



Aceiaşi disproporţie şi când e vorba de torpile, totuşi...

alte ambarcaţiuni diferite cu un tonaj de cca. 5000 tone şi un număr de cca. 40 guri de foc:

B. — *La Mare:*
— 1 cuirasat
— 5—7 crucişetoare,
— 6 exploratoare,
— 17 distrugătoare,
— 8 torpiloare,
— 2 nave port avion (?)
— 6 puitoare de mine
— 6—7 dragoare,
— 108 vedete cca,
— 44 submarine,

un număr însemnat de remorchere, navie fluviale pe Nipru, nave transport şi alte ambarcaţiuni cu un total de peste 200.000 tone şi un număr de peste 670 guri de foc.

Rezultă că tonajul total al Flotei Sovietice din Marea Neagră era cu mult peste 200.000 tone, având un număr de tunuri, ce îngloba toate calibrele dela 302 m/m la 20 m/m, de peste 700 guri de foc.

Este o importanţă capitală să spunem că mai toate navele sovietice şi în special distrugătoarele şi submarinele aveau la bord şi un număr însemnat de mine, ceiace le făcea foarte uşor utilizabile la minarea apelor adversarului, sau folosite de adversar.

Pentru a ne da seama de posibilităţile de minare notăm că navele sovietice puteau avea la bord un total de cca. 2874 mine. Cât priveşte atacul cu torpila, se dispunea la cele circa 138 nave şi submarine de diferite tipuri, de un total de 513 torpile.

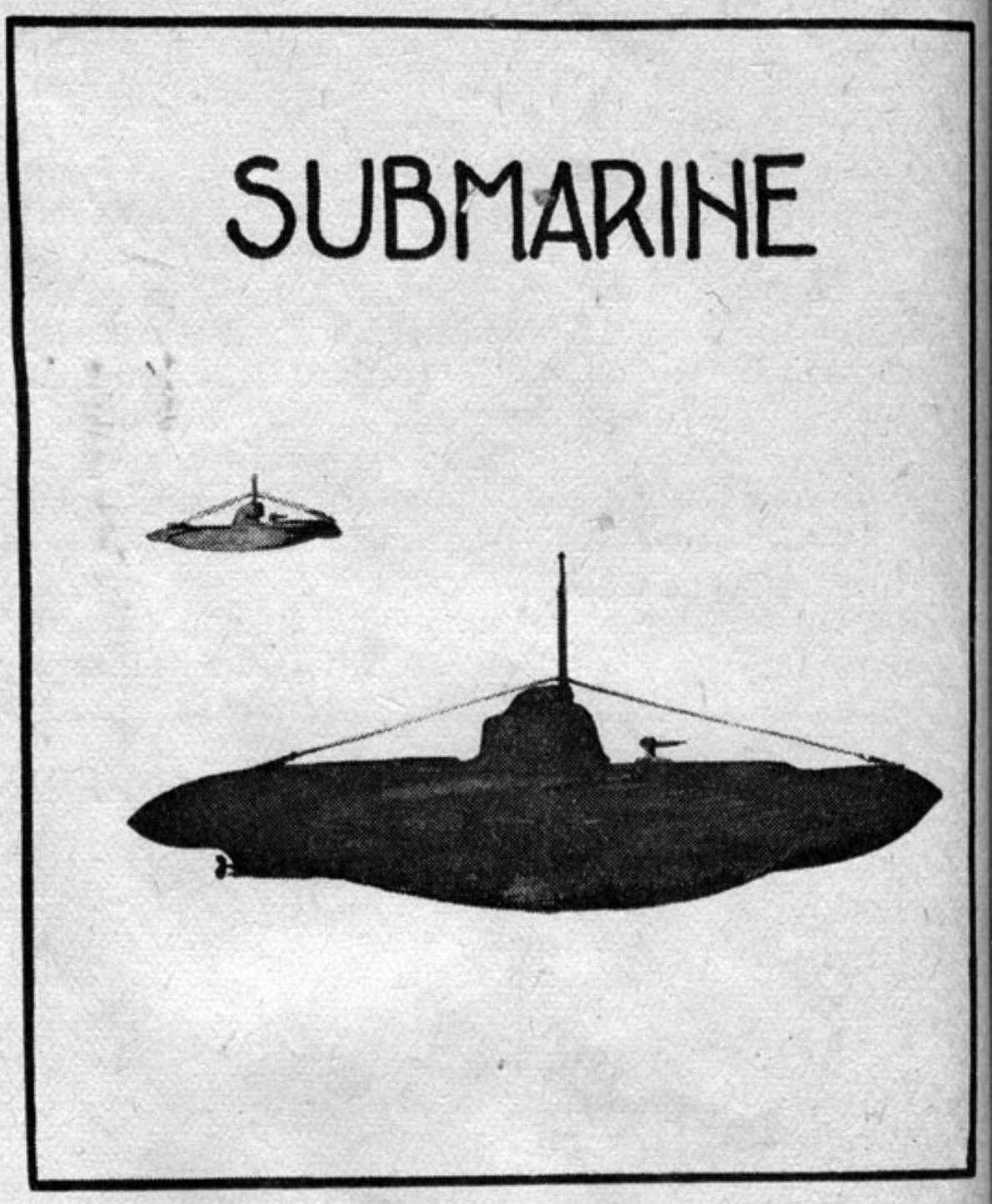
Numai cele circa 44 submarine sovietice puteau ambarca pentru plecare în misiune 264 torpile şi 224 mine.

Nu am mai spus cifrele care să ne arate torpilele şi minele ce puteau să ia navele noastre, fiindcă disproporţia ne-ar înfăţişa ridicolul.

Iată deci explicaţia îndemnului de a ne reaminti tabloul biblic al lui David cu Goliath din icoanele bisericilor noastre. Din planşa care ne prezintă raportul de forţe, se vede greaua misiune a Marinei Regale Române în faţa formidabilului instrument de război al Forţelor Navale Sovietice.

Fără a mai vorbi de organizaţiile de coastă ale apărării litoralului maritim de o parte şi de alta, tragem concluzia unei superiorităţi zdrobitoare.

La această superioritate se mai adaogă şi aportul Aeronauticei, care numai prin unităţile aeriene afectate flotei număra cca. 200 avioane şi 400 hidroavioane;



Nici în submarine nu am stat mai bine faţă de bolşevici.

adică un total de peste 600 aparate de diferite tipuri pentru misiunile necesare în folosul navelor.

In atare situaţie se pune întrebarea cum vor putea să se prezinte cei doi adversari în ringul Mării Negre şi dacă ne mai putem aştepta la o luptă.

Având în vedere doctrina Sovietelor ne puteam aştepta la o încrucişare a forţelor navale ruseşti din toată Marea Neagră şi chiar la atacuri masive asupra coastei noastre.

Nimic nu ar fi putut împiedica pe acest adversar să treacă prin apele noastre nestingherit. In toate probabilităţile asupra acţiunilor navale sovietice se socoteau ca foarte posibile atari operaţiuni.

Planurile noastre prevedeau apărarea coastelor noastre cu toate mijloacele modeste de care dispuneam, asigurarea transporturilor româno-aliate în Marea Neagră, şi chiar atacul căilor de comunicaţie ale inamicului până în apropiere de coastele sale.

Pentru un atare plan de mare îndrăzneală faţă de posibilităţi se cerea activitate, multă activitate, foarte multă activitate, fiindcă drumurile mării erau la tot pasul ameninţate de un pericol ascuns: minele şi submarinele sovietice.

Problema aceasta s'a pus Marinei Regale Române din prima zi de război a anului 1941 şi în cele ce urmează vom vedea care a fost răspunsul dat până în prezent.

(In numărul viitor, strălucitele acţiuni pe Dunăre şi Mare).

Puţine tunurile noastre, dar au pus pe fugă pe ale uriaşului.

„I fear the Japs"

de C-dor VIRGIL DRAGALINA

N vara 1932, oraşul Weymouth era în plină sărbătoare, iar printre nenumăratele stindarde care împodobeau bulevardul de pe malul mării, razele soarelui abia se strecurau. Era o zi excepţional de frumoasă pentru Anglia, zi care făcea pe toţi cetăţenii să se întâmpine cu „Glorious day!" în loc de „Bună dimineaţa!" deşi soarele din acea zi ar fi fost mohorît pentru noi mediteraneenii.

Şi populaţia din Weymouth era fericită ca pe o astfel de vreme să primească întreaga flotă din Atlantic, fala Imperiului Britanic, care în linie de şir intra cu viteză redusă în baia în formă de semi-cerc, pe malul căreia era presărat oraşul. Cortegiul era deschis de „NELSON" şi „RODNEY", chiurasate moderne, urmate de „HOOD" [1]) şi celelalte crucişetoare-chiurasate din clasa „REPULSE", iar alaiul era format din zeci şi zeci de crucişetoare şi distrugătoare, precum şi mai multe flotile de submarine, pentru ca să se închee cu câteva nave purtătoare de avioane.

Şi totuşi, odată flota ancorată, nici un marinar nu a pus piciorul pe uscat, cu toţii au rămas la bord pentru preparativele primirei regelui, care trebuia să inspecteze flota a doua zi.

Intr'adevăr, în ziua următoare sute de lovituri de tun anunţau vizita regală şi era impresionantă privelişte a cât şi bubuitul tunurilor ce făcea să vibreze prelung atmosfera.

In faţa acestui grandios spectacol stai aiurit şi te întrebi cum ar fi posibil ca o ţară cu o astfel de forţă să nu deţină stăpânirea globului, să nu dicteze soarta lumii.

După plecarea regelui, oraşul a căzut pur şi simplu sub ocupaţia marinarilor, iar la elegantul bal care a urmat, dat de municipalitate, am avut plăcerea să revăd pe amiralul Henderson.

Genialul amiral Reginald Guy Henderson C. B. era comandantul şi organizatorul flotei aeriene a marinei britanice [2]), şi în această calitate primise la bordul navei purtătoare de avioane „CORAGEOUS" pe Rege, cu care a avut o îndelungată conversaţie. Subiectul conversaţiei.... secret, dar care cred că este acelaşi cu subiectul acestui articol.

Intâlnirea mea cu Henderson mi-a procurat o plăcută invitaţie pentru cinci zile la vila sa „Step-aside" (Trecialături) din ţinutul Sussex.

Vizita la „Step-aside" a fost într'adevăr extrem de interesantă: ziua, în ţinute oarecum neglijate, plimbări prin domeniu şi în parcul în terase, iar seara, în ţinute îngrijite, după ce luam cina şi doamnele se retrăgeau în jurul unui cămin dintr'o altă încăpere, rămâneam la un pahar de wisky şi interminabile discuţii. Intre alţi invitaţi era şi Mr. Shakespeare M. P. (Membru al parlamentului) — un stră-stră nepot al marelui scriitor — şi pe acesta amiralul Henderson îl ataca în special pe chestiunea Irlandei, a flotei şi a tradiţiilor poporului britanic.

Intr'adevăr, amiralul Henderson era un înverşunat inamic al tradiţiilor pe care le considera ca un pietroi legat de picioarele întregei naţiuni. Relativ la flotă era de părere să se studieze înlocuirea navelor de linie cu alte forţe, aceste nave într'un eventual război ne mai având valoarea de cât a unor imense ţinte.

Şi amiralul Henderson a ilustrat această afirmaţie cu următoarele, pe care le citez pe cât îmi amintesc şi care trebuiau ţinute secrete de cei prezenţi:

„Acum câtva timp am făcut o manevră în Marea Mânecei cu rezultate uluitoare. De la Portsmouth au plecat cele mai mari şi moderne unităţi ale noastre, „Nelson" şi „Rodney", cu direcţie necunoscută. Două escadrile de câte 6 avioane-torpiloare, considerate inamice, aveau misiunea de a căuta flota şi a o ataca. (Avioanele torpiloare au câte două torpile).

Descoperirea flotei s'a făcut foarte uşor, cu o atmosferă prielnică, astfel că cele două escadrile de avioane au apărut deasupra navelor la 3000 metri înălţime.

La bord nici nu s'a simţit măcar prezenţa avioanelor care de altfel era aşteptată; aceasta probabil din cauza

Atacul distrugător al Japonezilor asupra flotei din Havai a Statelor Unite.

sgomotului de pe nave, a valurilor şi înălţimei avioanelor.

Fiecare escadrilă de avioane a atacat o navă, pe grupuri de câte două avioane. Astfel „Nelson" a fost atacat mai întâi de două avioane, care de la 3000 metri au aruncat bombe mici cu mare putere explosivă.

Aruncarea bombelor a fost doar simulată, însă în caz de război acest atac are ca scop scoaterea din serviciu şi zăpăcirea servanţilor de la tunurile anti-aeriene.

Imediat după acest atac cu bombe, cele două avioane s'au lăsat în picaj, pe verticală, până aproape de suprafaţa apei unde s'au redresat lăsând să cadă torpilele-automobile.

Distanţa dintre avioane, care sburau unul lângă altul şi navă fiind mică — 100-150 metri — torpilele inevitabil trebuiau să lovească ţinta. Comandantul navei, văzându-se atacat cu torpile, nu avea de făcut de cât o manevră: să întoarcă nava astfel ca să prezinte o ţintă cât mai mică sau un unghi de izbire cât mai ascuţit.

Astfel a procedat şi comandantul navei „Nelson", dară odată cu începerea întoarcerei grupul al doilea de

---

[1]) Scufundat de germani în 1940.

[2]) Mai târziu a devenit Lord al Amiralităţii; mort în 1939.

avioane, după ce a observat direcţia de girare, a trecut la atac pe noua direcţie a navei.

Acest nou atac a fost la fel cu primul : întâi bombe contra servanţilor şi pe urmă sborul în picaj cu lansarea torpilelor-automobile.

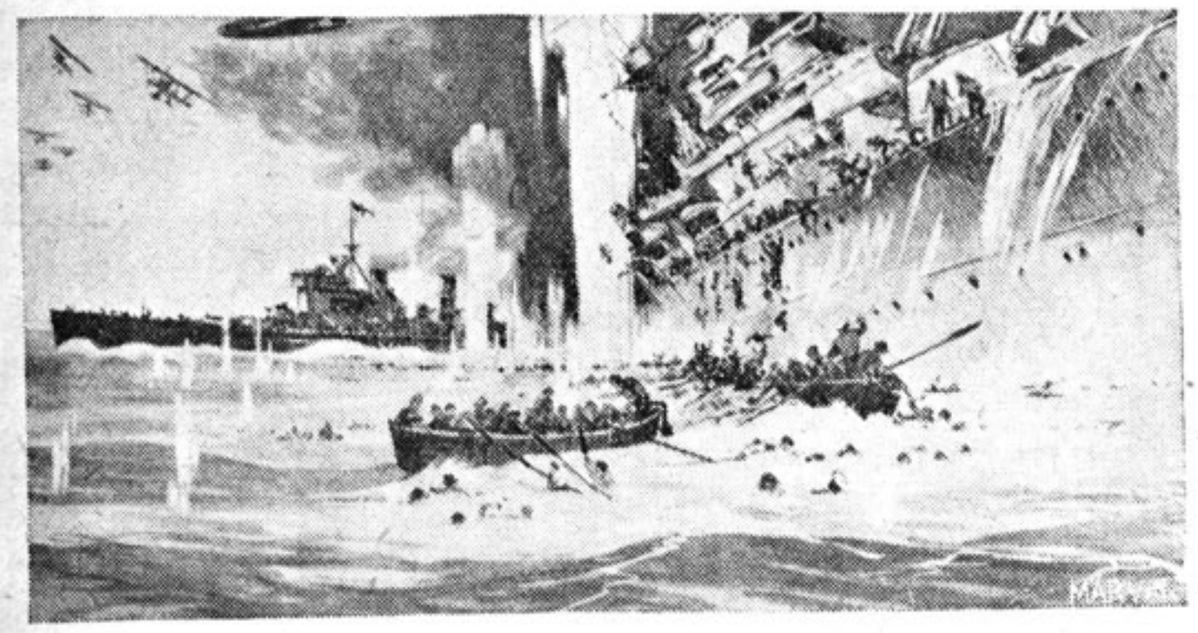
Grupul al treilea de două avioane a atacat la un scurt interval şi numai pentru a desăvârşi opera.

Acelaşi atac a fost dat de escadrila a doua de 6 avioane contra navei „Rodney".

Pentru a se cunoaşte exact rezultatul exerciţiului, s'au luat următoarele măsuri :

I. Conurile de război ale torpilelor au fost înlocuite cu conuri speciale.

Conul de război este vârful torpilei care poartă încărcătura de explozie. Conul special este de aceiaşi formă şi greutate, însă cu explosibilul înlocuit cu alte materii, ca rumeguş şi plumb, dându-i aceiaşi greutate. Astfel conul special este turtibil formând un fel de a-



Scufundarea vasului de linie britanic „Prince of Walles" şi „Repulse".

mortizor la izbire. Deasemenea conul este astfel vopsit încât la izbire cu ţinta, vopseaua rămâne imprimată pe corpul navei, putându-se astfel preciza dacă nava a fost lovită şi unde anume, pentru a se şti dacă lovitura a produs doar o avarie sau a fost mortală.

2. Tunurile anti-aeriene, deşi se încărcau şi trăgeau în acelaşi ritm ca la război, totuşi în loc de obuze adevărate, de fiecare lovitură scoteau o fotografie, aparatele speciale fotografice, fiind fixate în axele ţevilor. Fiecare clişeu avea în centru un pătrat şi dacă o parte vitală din avion, ca de exemplu motorul, apărea în acest pătrat, avionul era considerat ca doborît.

Rezultatul exerciţiului a fost următorul :

1. „Nelson" a primit 5 lovituri mortale din cele 12 torpile lansate de avioane.

2. Nici un avion nu a fost doborît, în câteva fotografii au apărut doar fuzelaje.

Şi este o deosebire între tragerea anti-aeriană de la acest exerciţiu cu o tragere reală în război, când servanţii sunt scoşi din luptă sau zăpăciţi de atacurile cu bombe, ori sunt emoţionaţi de un adevărat rezultat când nava s'ar putea scufunda în câteva minute.

Cu „Rodney" s'a înregistrat cam acelaşi rezultat.

Şi cum aceste rezultate au fost dezastroase, s'a trecut la alt exerciţiu, adică protejând flota cu perdele de fum lăsate de avioane amice.

Rezultatul a fost mai grozav. Intr'adevăr grupele de avioane inamice s'au coborît nestingherite după perdelele de fum şi sburând la o foarte mică înălţime de la suprafaţa apei, au înţepat perdelele de fum apărând pe neaşteptate, şi foarte aproape, în flancurile navelor.

Artileria anti-aeriană nu a putut acţiona, iar rezultatul atacului cu torpile a fost înspăimântător.

Aţi admirat flota în baia de la Weymouth şi v'aţi extaziat de grandoarea marilor nave de luptă. Dar aceste nave de luptă pot fi numai şubrede ţinte în faţa inamicului".

— „Dar Amiralitatea care ştie de aceste rezultate, ce măsuri a luat ?", a întrebat reprezentantul parlamentului.

— „Amiralitatea ? E vechea poveste a tradiţiei. Nave mari de suprafaţă cu care să intimideze lumea. Şi Marea Britanie nu poate şi nu va renunţa la tradiţie.

— „Dar Regele ?"

— „Regele ştie de foarte curând timp şi e o speranţă, dară... cred că va fi dus de curentul celor mulţi, curentul tradiţiei. Aşa că dacă o altă marină cunoaşte această tactică şi o va pune în practică, navele de luptă ale Marei Britanii vor rămâne doar o amintire, iar apărarea dominioanelor şi a imperiului colonial, bazată numai pe aceste nave de luptă, va fi spulberată la primele acţiuni".

— „Şi vă temeţi ca o anumită naţiune să adopte această tactică şi să ne pândească ?"

— „Yes, I fear the Japs" (Mi-e teamă de Japonezi).

. . . . . .

Astăzi, când aviaţia japoneză, apărând la 3000 metri înălţime, a atacat şi scufundat în câteva minute două din cele mai mari unităţi navale engleze ne întrebăm :

Au pus Japonezii în practică această tactică expusă în 1932 de Amiralul Reginald Henderson ?

Şi nu a avut dreptate acest genial amiral să fie atât de înverşunat în contra vechei tradiţii britanice şi să se teamă de japonezi ?

Ianuarie 1942

ASUPRA DVS.!...

. . . a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori : AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ

Bucureşti I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite

OCEANUL PACIFIC

de Contr'Amiral C. NEGRU

EVENIMENTELE ce se desfăşoară în Pacific, şi cari au repercusiuni şi asupra situaţiei militare de pe toate fronturile, şi deci şi al nostru, impun să aruncăm o privire generală, sumară, asupra marelui Ocean, privire, care, oricât de redusă ar fi, dar adăogată la ceea ce ştim fiecare, la ceea ce auzim şi citim despre evenimente ce se petrec pe întinsul lui, ne ajută să înţelegem mai bine măreţia dramei ce se desbate pe marele Ocean.

Ne dăm astfel seama mai lămurit de marile greutăţi pe cari flota de suprafaţă, armata de aer şi flotilele de submarine ale Imperiului Soare, le-a săvârşit şi le săvârşeşte cu atâta succes strategic şi îndemânare tactică, din partea echipajelor acestei mari puteri, pe care adversarii au subpreţuit-o atât, încât, se zice au mers până la a afirma că în două săptămâni marina japoneză nu va mai exista ; iar arma aeriană niponă, nici n'a fost luată în seamă, deoarece aviatorilor japonezi, odată urcaţi în văzduh, „le va veni ameţeală, deoarece se hrănesc numai cu puţin orez", biftec-ul anglo-saxon fiindu-le necunoscut.

Intinderea Oceanului

Se admite că marele Ocean se întinde între meridianul capului Horn (extremitatea de Sud a Americii de Sud) şi meridianul Tasmaniei (Sudul Australiei), şi dela cercul polar nordic (66°33') la cercul polar sudic.

Aşa de limitat, oceanul Pacific cu mările cuprinse în el (Marea de Behring, de Ocoţsk, Marea Japoniei, a Chinei, Marea Arafura, Celebes, Tasmania, Banda, mări cari au apropiat popoarele locuind în jurul lor şi au servit ca drumuri de navigaţie) se întinde pe o suprafaţă de 180.000.000 km. p., deci aproape dublu cât oceanul Atlantic, ceva mai mult ca dublu decât oceanul Indian, şi de 15 ori cât suprafaţa Europei.

Acest bazin eliptic, aproape închis spre Nord, întrucât comunică cu Oceanul Inghetat numai prin îngusta strâmtoare de Behring, dar foarte deschis spre Sud, măsoară 12.000 de km. dela Nord la Sud şi 17.000 km. între Mindanao (Filipine) şi Panama.

Dimensiunile enorme ale acestei pânze de apă, fac ca circulaţia aeriană şi oceanică să se desfăşoare cu o mare plinătate, la adăpost de orice influenţă a continentelor mărginaşe ; şi cu toate că Marele Ocean era populat pe o foarte întinsă suprafaţă la apariţia europenilor pe el, nu se făcea niciun trafic maritim, decât între ţările populate de o rasă galbenă din Orientul asiatic ; locuitorii insulelor Pacificului trăiau izolaţi, traficând numai între ei. Abia în secolul al XIX-lea Oceanul Pacific a servit ca legătură între cele două continente America şi Asia.

Pentru a avea o idee de imensitatea lui, voi aminti că nu există o insuliţă cât de mică, în Atlantic, sau oceanul Indian, mai depărtată de ţărm de 3.600 km., pe când între insulele Marchize şi continentul american avem 5.200 de km. pe 10° latitudine Sud. Se poate dar spune că Oceanul Pacific e suprafaţa lichidă a planetei noastre.

Păreri geologice

Cea mai nouă teorie geologică a savantului A. Wegener, crede că continentele derivează, întru cât formate din silicat de aluminiu de o densitate de 2,7 plutesc ca nişte plute pe temelia lor la acelaş nivel cu fundurile oceanelor, temelii formate din silicat de magneziu cu o densitate de 3, mai mare ca a continentului ; şi că la origină toate continentele erau reunite. Continentul american cel dintâi s'a deslipit de lumea veche, derivând către Vest, iar Australia, lipită la început cu Africa, a alunecat către Asia Sud-Orientală. Pacificul ar fi fost singurul ocean la origină. Lucrări noui, întreprinse într'un observator din California, par să arate că America derivează şi se apropie de pol, iar Asia se depărtează de el, cu o viteză de 18 cm. pe an. Mai trebuesc însă numeroase observaţii pentru a se confirma această teorie, care de altfel nu infirmă o altă ingenioasă ipoteză, care presupune că a existat un continent, zis Oceanida, între America şi Asia, în mijlocul Pacificului de azi, şi care în decursul epocilor geologice s'a dislocat, s'a scufundat şi s'a fărămiţat, iar din el n'a mai rămas decât trei mari arce insulare, pe cari le găsim astăzi în Pacific.

Primul arc insular format din : Arhipelagurile Noua Guinee, Noua Caledonie, Norfolk şi Noua Zeelandă.

Al doilea arc, arhipelagurile: Bismark, Salomon, Santa Cruz şi Nouile Hebride.

Al treilea arc, arhipelagurile : Carolinelor, Marshal, Gilbert, Ellice, Figi, Tonga şi Kermadel.

Dincolo de aceste lanţuri insulare se găsesc insule mici şi izolate, cari nu au avut nicio legătură cu Australia şi cu celalalte lanţuri insulare amintite.

Descoperirea Pacificului

Până la începutul sec. al XVI-lea Europa nu cunoştea şi nu bănuia nimic despre existenţa marelui ocean. La 1520 Magellan, cel dintâi, îl traversează în timp de patru luni, şi-i dă numele de Oceanul Pacific, denumire pe care o merita, pentru regularitatea vânturilor şi raritatea vremurilor rele, pe latitudinile pe cari marele navigator a navigat atunci. Urmând drumul paralel cu aliniamentul insulelor polinesiene, se explică de ce navigatorul n'a întâlnit în drumul lui, până în arhipelagul Marianelor, decât două insule deşerte, după care ajunge în arhipelagul Filipinelor, unde este ucis la 27 Aprilie 1521. Secundul lui, Sebastian del Cano, după trei ani de absenţă, întoarce în Spania în 1522, pela capul Bunei Speranţe, unul din cele cinci vase ce compusese expediţia, „Victoria", nume simbolic, cu 21 de oameni de echipaj din 239, executând astfel primul voiaj în jurul pământului.

Mobilul acestor voiaje

E de notat că ceiace a contribuit la sporul cunoştinţelor noastre despre această lume nouă, necunoscută până atunci, n'a fost dorinţa de a îmbogăţi ştiinţa, ci pentru găsirea bogăţiilor pe care imaginaţia atât a con-

quistadorilor spanioli şi portughezi, cât şi impulsul negustoresc al Olandezilor o atribuiau acestor pământuri necunoscute.

Şi totuşi, voiajul lui Magelan e de o măreţie rară, căci omenirea era astfel asigurată, de aci înainte, că pământul e rotund. Dela el se cunoaşte oceanul Pacific, acest mare şi misterios laborator, în care natura crează lumi şi continente noui, prin insulele de mărgean. „Descoperirea lui Magelan e mare nu numai în ordine materială, dar şi morală, căci are de efect de a însuti îndrăsneala omului, împingându-l pe oceanul ştiinţelor în sforţarea îndrăsneaţă şi fecundă fără sfârşit".

Marile descoperiri în Pacific

In sec. al XVI-lea Spaniolii plecaţi din Callao, (Peru) şi Akapulco (Mexic), găsesc din nou Noua Guinee şi insulele Caroline, deja găsite de Portughezi. Alvaro Mendana descoperă în 1567 insulele Salomon şi în 1595 insulele Marchize şi Santa-Cruz ; iar Pedro Fernandez de Quiros, portughez în serviciul Spaniei, în 1605 descoperă Nouile Hebride. In sec. al XVII-lea Olandezii încep şi ei explorarea coastelor australiene.

Abia în 1764 începe perioada marilor voiaje de descoperiri, inspirate de preocupări ştiinţifice. Dela 1764—1770 Byron, Wallis, Carteret, Bougainville descoperă insulele Tahiti, insulele navigatorilor (Samoa) şi regăsesc Nouile Hebride şi Salomon, preocupaţi totuşi mai mult de a descoperi, decât de a cunoaşte. In această perioadă se distinge navigatorul James Cook, observator minuţios şi metodic, care nu descoperă la întâmplare, ci caută şi descoperă încrucişând oceanul în toate direcţiile şi întocmeşte hărţi a căror exactitate ne miră, pentru mijloacele de atunci. Plecat în 1768 din Plymouth la bordul lui Endeaver, după câtva timp de oprire în Tahiti, explorează în amănunt Noua Zeelandă, care e astfel recunoscută ca o insulă, cum şi ţărmul oriental al Australiei. In al doilea voiaj, 1772—1775, Cook navigă la Sud de toate pământurile australe cunoscute, ridicându-se până la 70°10' latitudine Sud. In acest al doilea voiaj descoperă Noua Caledonie. In al treilea voiaj, 1776 descoperă insulele Sandwich (Hawai), unde şi fu omorât la 14 Februarie 1779.

La Perouse, plecat în 1795 hidrografiază ţărmurile septentrionale ale Pacificului, atât în America, cât şi în Asia, şi fu masacrat el şi toţi companionii lui, de către indigenii din Vanicoro, în arhipelagul Santa-Cruz.

Greutăţile întâmpinate de descoperitori

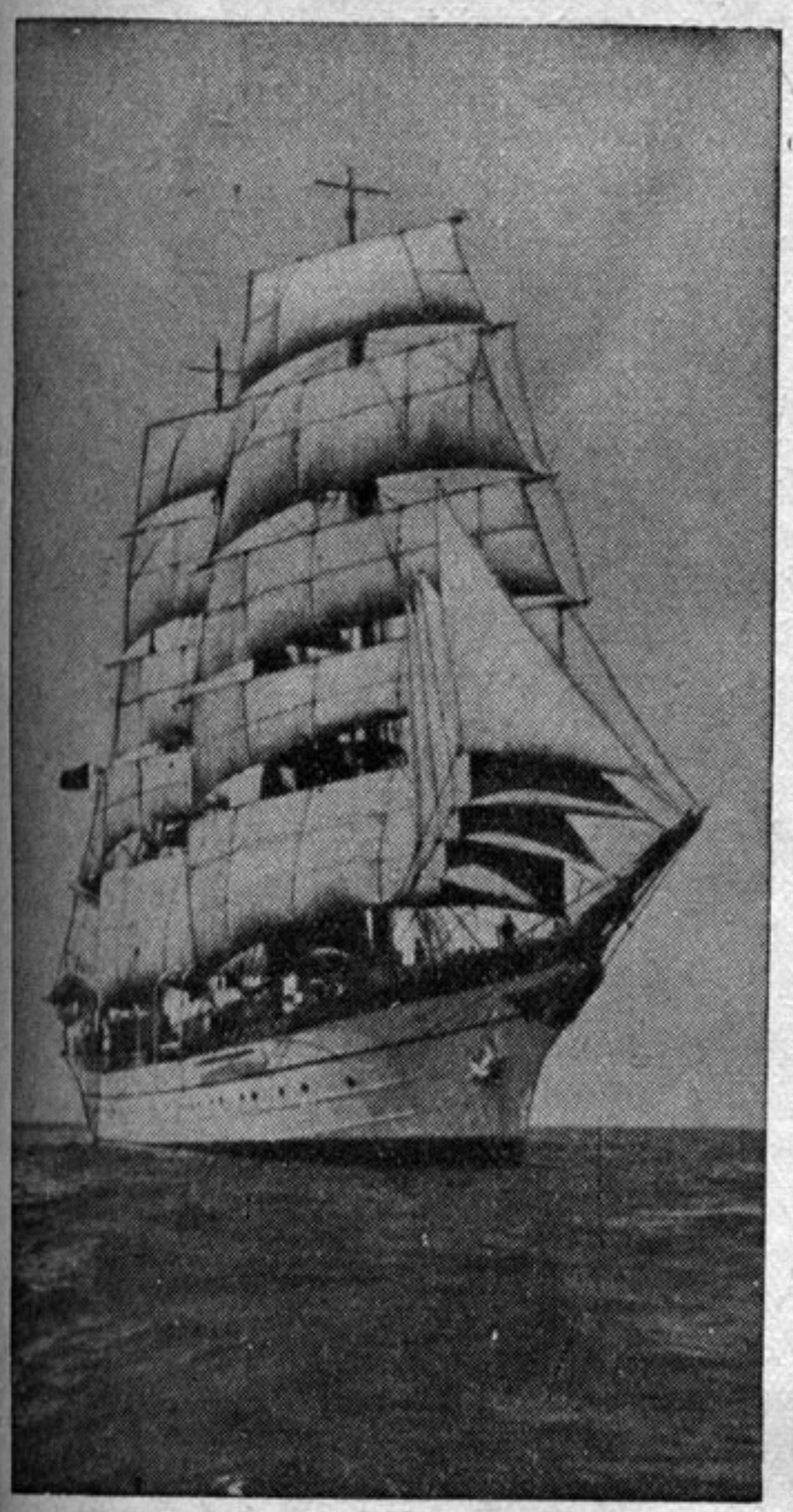
Greu ne putem da seama de dificultăţile prin cari au trecut aceşti descoperitori, azi când putem naviga pe aceleaşi ape, la bordul transatlanticelor de 1000 de ori mai mari decât corăbiuţele lui Magelan de 75 de tone, (azi avem vapoare de 75.000 tone). Nave de lemn şi cu pânze, pe cari vânturile şi curenţii le deplasau foarte uşor, pe cari în cursul voiajului, în cine ştie ce insulă neospitalieră, trebuiau ridicate pe uscat, pentru a fi curăţite şi reparate ; a căror velatură trebuia refăcută chiar în timpul navigaţiei, care dura câte trei şi patru ani. Necunoaşterea fundurilor oceanului era un pericol permanent, stâncile coraliene erau o ameninţare de tot momentul, şi puţin a lipsit ca Cook să nu se prăpădească pe marea banchiză de mărgean din răsăritul Australiei. Lapeyrouse, 1741—1788, celebrul navigator francez s'a pierdut el şi echipajul lui pe bancurile şi stâncile de polipieri, numite Vanicoro, unde fură masacraţi de indigeni. Pe de altă parte, pantele prea vii şi colţuroase ale fundului făceau imposibilă ancorarea navelor, parâmele ancorelor erau tăiate de ascuţişul fundurilor coraliene, ceeace nu permitea să se fixeze nava prin ancoraj, riscând să fie asvârlită la coastă de vântul din larg, dacă nu se ţinea departe de ţărm. Şi dacă la aceste greutăţi mai adăogăm şi sănătatea şubredă a echipajelor, nutriţi numai cu sărătură şi decimaţi de scorbut, lipsa de apă dulce, toate acestea fac ca expediţiile săvârşite de aceşti eroi ai mării să fie extraordinare şi greu de explicat şi să impue acestor premergători nevoia de a se ţine cu navele lor în regiuni pe cât posibil mai cunoscute, ceeace întârzia mult nouile descoperiri. La această întârziere a contribuit foarte mult faptul că nesiguranţa poziţiilor astronomice impunea ca descoperirile deja făcute să fie din nou identificate şi repuse pe hărţi mai exacte. Dacă una din coordonatele cari fixau un punct pe hartă, latitudinea, se putea determina mulţumitor cu octantul lui Halley, asupra longitudinei, a doua coordonată, se comitea greşeli, în sec. al XVI-lea până la 20—30°, adică 2.000 — 3.000 de km.; din această cauză a trebuit 200 de ani pentru a se regăsi insula Salomon. Problema longitudinii n'a fost rezolvată decât în 1764, când, Berthoud şi Le Roy construiră cronometrul, care permise lui La Perouse, cel dintâi, a se servi de el, şi deci a determina longitudinea cu aproximaţie suficientă, făcând astfel, după expresia marelui geograf Elisee Recluse „să înceteze fluctuaţia insulelor oceanice".

Perioada descoperirilor ştiinţifice

Cu începere din 1840 încetează perioada descoperirilor, după care începe perioada studiilor locale, sau oceanografice : adâncimi, natura fundurilor, caracterele fizice şi chimice ale apelor, curenţi, flora şi fauna pământurilor descoperite etc. etc. Pentru a ne face o idee de activitatea desfăşurată de numeroasele expediţii ştiinţifice : engleze, americane, austriace, germane, italiene, olandeze, franceze, etc., e deajuns să citäm expediţia ştiinţifică a vasului „Challenger" pentru studiul hidrografiei mărilor, şi care în timp de 3½ ani parcurge 124.000 de km., iar în 1927 vasul german „Emden" întreprinde o memorabilă campanie de sondaje acustice. Cât progres dela timpul când Magelan lansa uşoarele lui caravele pe pânza de apă cuprinzând o treime din suprafaţa pământului.

Adâncimi în Pacific

De o adâncime ce variază între 4.000—6.000 m. Oceanul Pacific răspunde şi el la fel ca toate oceanele întrebării „unde se găsesc în general cele mai mari adâncimi ?". Ele se găsesc de cele mai multe ori, nu în mijlocul oceanului, cum am fi îndreptăţiţi să credem, ci în apropierea coastelor celor mai ridicate, adică în apropierea continentelor, ai căror munţi mărginaşi se continuă simetric în adâncimea oceanelor. In lungul coastei Occidentale a Americii de Sud, la 80 de km. dela coastă, există o groapă îndreptată dela Nord la Sud, adică paralelă cu Cordilierii Anzi, având o adâncime între 6000—8000 de km., corespunzând înălţimii mijlocii a lanţului de munţi de pe continent. La temelia coastei Sud-Est a Australiei, prevăzută cu munţi a căror înălţime trece de 2.500 de m., dăm de depresiuni în ocean de 4.000 de m. In Sumatra şi Jawa, ţărmului oriental al insulelor, foarte jos, îi corespunde adâncimi în ocean foarte mici, pe câtă vreme piscurilor înalte de pe coasta occidentală, le corespund adâncimi de peste 5.000 de metri. Aceiaşi corespondenţă în insulele Aleutine, Kurile din Nordul Pacificului, unde găsim adâncimi de peste



Nava şcoală „Mircea"

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" *)

(15)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprigа luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

13 August.

Zi de Duminică. Calmul mării, seninul cerului şi lipsa vântului se menţine.

„Mircea" trece la travers de insula Zembretta la 0 h 38 m, la distanţa de 8 Mm. La 1 h 36 m este travers de Capul Bon, la distanţa de 7 Mm.

Când la 2 h 10 m apare farul dela *Kelibia,* se constată că nu are eclaturile prevăzute în hartă, ci altele diferite — un grup de trei eclaturi la fiecare trei secunde — „Mircea" se menţine în drumul său şi claritatea atmosferei este aşa de perfectă ca în nopţile de iarnă cu ger aspru. Către ziuă la orizont se vede o seceră luminoasă foarte fină, care pare agăţată de cer ca un fir invizibil : este luna spre sfârşitul ultimului pătrar.

Nu trece mult şi lumina ei plăpândă ca un foc care se stinge este alungată de un cer aprins sub dogoarea unui jăratec, ce se ascunde undeva departe sub orizont în direcţia Insulei *Sicilia.*

In acest decor de lumină apare într'un brâu de nori Insula *Pantelaria,* în unghiu la prova 45° tribord. Tabloul este minunat şi păcătueşte numai prin lipsa velelor lui „Mircea". Când jeratecul se ridică de după cortina de albastru infinit brodată cu o dungă aurie, para lui se strânge într'un glob de roşul purpurei feniciene. *Pantelaria* se vede tot mai bine, însă norul ce o înconjoară în brâu de un alb diafan, îi dă aspectul unui turban de arab, care a fost trântit pe luciul apei şi lasă se se vadă de sub albul imaculat vârful şi partea de jos a fesului de culoare cenuşie.

La 7 h 27 m „Mircea" are la traves tribord farul dela Pantelaria, până la care nu sunt decât 4,2 Mm.

Un mic velier deabia se mişcă în drum Nord, tăind drumul nostru.

Vântul a început să adie. El bate dela Nord-West şi forţa începe să îi crească. La 8 h ajunge la 2. Semnalele la amplificator cheamă echipajul „la posturile de manevra velelor". La 8 h 22 m pânzele lui „Mircea" sunt întinse toate. Drumul navei se schimbă venindu-se în Da = 111°. Pantelaria cu casele ei albe cătărate până spre creastă, defilează prin faţa noastră mai tot cartul 8 h — 12 h.

Ne mişcăm deabia cu o viteză medie de 4 noduri. Nu sunt semne bune. Căldura de cuptor nu se simte bine cu adierile de vânt.

In cartul 12 h — 16 h se fac eforturi pentru a se naviga cu velele. Forţa vântului scade însă la 1 şi nava se mişcă deabia cu 1—2 noduri. Se pare că şi acest mers se datoreşte curentului.

Procentul marşului cu vele a pornit vertiginos spre scădere. Mediterana nu are vânturi pentru o continuă navigaţie cu pânze. Aşa se explică de ce aici galerele au continuat să trăiască mult în urma velierelor din celelalte mări. Şi apoi nu este oare tot acesta motivul pentru care Nelson a făcut dela *Capul Passaro* până la *Alexandria* „cu un vânt bun şi cu toate velele întinse" opt zile în prima goană după Generalul Bonaparte — 22 Iunie la 29 Iunie —?. — Apoi în a doua cursă, premergătoare bătăliei dela Abukir, nu a mers tot el opt zile? Distanţa nu era decât de 800 Mm.

Când în anul 1805 a urmărit pe Villeneuve în ocean, el a traversat Atlanticul spre West în 24 zile, 12 Mai — la 4 Iunie.

Distanţa în acest din urmă caz era de patru ori mai mare ca în 1798. Totuşi timpul întrebuinţat în prima traversadă a Atlanticului nu a fost decât de 3 ori mai lungă. Exemple din acestea sunt foarte multe.

Bine însă că la bordul lui „Mircea" motorul înlocueşte cu uşurinţă rolul ramelor dela galere, fiindcă altfel în condiţiile de timp anunţate de meteor, ar trebui să rămână mult pe Mediterana până să ajungă la Alexandria.

La 15 h 20 m se dă adunarea pentru strângerea velelor şi la 15 h 47 m maşina este „pe drum" cu 160 rotaţii.

Pânzele sunt iarăşi la odihnă pe vergi şi catarge.

Căldura este suficientă. Cât vezi în zarea infinită a apei este linişte. Noaptea nu aduce nici un pic de răcoare.

„Mircea" înaintează în plină mare şi cu dispariţia

7000 de metri. In arhipelagul japonez, 9.435 de metri, iar cea mai mare adâncime găsită de vasul german „Emden", în 1927, prin sondaje sonore, oceanografia a înregistrat-o pe latitudinea şi în apropierea oraşului Mindanao, de 10.793 de metri, în arhipelagul Filipinelor, unde s'au dat luptele de cucerire între băştinaşii occidentali ai oceanului (Japonezii) şi stăpânitorii vremelnici ai arhipelagului (Statele-Unite).

(Sfârşitul în numărul viitor)

coastei şi a luminilor farurilor ce apăreau la fiecare pas, au dispărut şi orice urme de vapoare.

In miez de noapte Nava Şcoală „Mircea" este în punctul $\varphi = + 36^{0}18'5 \ \lambda = + 13^{0}54'$.

14 August 1940.

Noaptea este clară, dar lumina stelelor nu reuşeşte să înlăture bezna nopţei până în depărtări.

Toate socotelile navigaţiei dau ca sigură apariţia farului dela *Insula Gozo,* care are o bătae de 24 Mm.

Eclaturile nu apar însă şi binoclurile cercetează în zadar orizontul. Apar două vapoare care trec prin tribordul şi babordul nostru. In depărtare la 45° — 50° prova tribord, se văd puzderie de lumini jos la apă şi unele chiar mai sus. Suntem deci în vederea vilelor engleze depe insula *Gozo ;* dar farul nu proectează deloc sclipirile lui pe cer, de acolo de pe înălţimea arătată pe hartă. Deabia târziu către 2 h 30 m, o lumină căţărată mai sus pe înălţimi avea aspectul unei torţe care se stinge. După relevmente părea să fie farul dela Gozo şi această credinţă era susţinută de apariţia luminilor dela Valetta.

La 3 h 15 m „Mircea" a schimbat de drum şi a luat Da = 160°' pentru a ne apropia mai mult de coastă.

După zece minute de navigaţie în acest cap, s'a luat Da = 115°. Nava a defilat prin faţa oraşului care poartă numele faimosului Cavaler La Valette şi la 6 h 55 m, când trecuse la Est de Malta, a fost ajunsă de crucişetorul „Susex". Acesta a trecut prin tribord, a cerut numirea şi apoi a urat lui „Mircea" călătorie bună.

In vederea Sfintei Marii, de dimineaţă se organizează un program pentru o mică serbare la bord.

Drumul se schimbă un grad, luându-se Da = 116°.

Cu dispariţia Maltei, Nava Şcoală „Mircea" se găseşte în plină mare. Drumul se menţine Da = 116°. Liniştea şi căldura atmosferei sunt apăsătoare. Doar o adiere de vânt care abia se simte. Marea este aşa de calmă că pare o imensă pardoseală de piatră albastră bine şlefuită.

In miez de noapte „Mircea" este în punctul $\varphi = + 34^{0}\ 54'\ \lambda = + 17^{0}38'$.

15 August.

Suntem în plină mare. Vântul adie doar.

Către 4 h luna este destul de sus. Dealtfel la această oră se îngână ziua cu noaptea. Marea continuă să fie liniştită.

In liniştea ei motorul hurue mereu şi „Mircea" merge în Da = 116° cu o viteză de 8.5 noduri.

Marinarii români serbează astăzi patronul Marinei ; este un imn de slavă cântat pentru Fecioara Maria ocrotitoarea acelora care „călătoresc pe apă". Cum rugile dela Constanţa se înalţă şi pentru echipajul lui „Mircea" la bordul navei se face pregătiri pentru a serba şi noi ziua aceasta mare pentru Marina şi marinarii ei.

La 8 h se ridică micul pavoaz. Suntem în punctul $\varphi = + 34^{0}39'\ \lambda = + 18^{0}14'$.

Vântul a început să fie ceva mai cu putere ; bate dela Nord-Nord-Est şi are forţa 2.

Echipajul este în ţinută de sărbătoare şi la 9 h 50 m se adună la front pe dunetă. La 10 h Comandantul navei deschide solemnitatea după ce primeşte raportul. Apoi gornistul sună rugăciunea. In notele tremurate ale goarnei este atâta măreţie încât ai impresia că pe unde eterice este o singură rugă a românismului. Şi în fiecare notă pare că se spune în şoaptă „Dei mater, stela maris, ora pronobis".

După rugăciune, Comandantul navei rosteşte urarea pentru Majestatea Sa Regele şi tot echipajul strigă un „Ura" puternic, care răsună peste întinsul apei.

Departe de ţară pe drumul fără urme al mării, această zi de Sfânta Maria este din acelea puţine sărbătorite în condiţiuni aşa de apropiate de idealul oricărui marinar.

După terminarea solemnităţei echipajul este liber şi nava îşi urmează drumul până la 10 h 45 m când se ia Da = 119°.

Vântul iar a căzut complect. Marea pare a se ondula puţin şi cerul este uneori presărat de nori.

La 16 h 30 m se desfăşoară la bord un program organizat pentru serbarea Marinei. Sunt diferite concursuri, unele din ele pline de haz. Acest program ţine până la 19 h, când încep odată cu lăsarea serei — corurile elevilor.

Când noaptea se lasă complect, se lasă şi liniştea pe punte. Nu se mai aud decât facţionarii şi motorul.

La 24 h „Mircea" este în $\varphi = + 33^{0}20'\ \lambda = + 21^{0}15'$.

16 August.

Cerul se menţine acoperit. Marea este agitată, o hulă de Nord i-a schimbat aspectul de lac. Vântul adie dela Nord şi are tendinţa să se întărească. Rugile înălţate la patronul Marinei, ne vor aduce vânt bun pentru a întinde iar velele.

In trepidaţii de motor am străbătut însă repede drumul prin faţa Syrtelor.

La 1 h 40 m apare prin bezna nopţei farul Ras Aamer în Da = 141°. După un al doilea relevment la acelaş far se schimbă drumul, astfel că la 1 h 55 m suntem în cap Da = 93°.

Navigând în acest drum, la 2 h 54 m suntem travers farul Ras Aamer şi la 4 h 09 m lumina lui dispare.

Vântul s'a schimbat puţin ca direcţie şi bate dela Nord - Nord - West. Forţa lui a crescut până la 2 cu tendinţă de a se urca şi mai sus.

Sunt semne foarte bune. Meteorul produce bucurie şi entuziasm la bord.

Când Ras el Hilal este relevat la Da = 170°, ceasornicul arată 5 h 40 m. Puţin mai târziu, când clopotul bate două duble în cartul 4 h — 8 h, gornistul sună „la posturile de manevrarea velelor". Intr'o jumătate de oră toate pânzele lui „Mircea" îi dau o aureolă pe care nu a mai avut-o din timpul călătoriei Toulon — Palma. Când velele se întindeau, la 6 h 05 m drumul navei se schimbă luându-se Da = 105°.

Motorul nu se mai aude şi totuşi Nava Şcoală „Mircea" are o viteză de 5 noduri. Ras Hilal este relevat în Da = 240° ; dela Nord, Nord-West, vântul suflă cu forţa dela 3—4. Cu murele la babord, nava noastră fuge înclinată pe o coastă. In aliura ei i se poate descifra o întreagă bibliotecă cu volume de istorie a bătăliilor navale. Aşa probabil vor fi alergat ziua şi noaptea cele 14 nave ale lui Nelson în căutarea celor 13 nave ale lui Brueys. De atunci sunt 141 de ani duşi pe o cale neîntrerupută şi prin cărţi de istorie şi geografie se scrie cu litere mari „Abukir".

Către locurile acelea „Mircea" lunecă maestos şi coasta defilează prin tribordul lui. La 11 h trecem travers Derna, la distanţa de 12 Mm.

Vântul s'a înteţit şi uneori depăşeşte cu mult forţa 4.

In acelaş raport creşte şi viteza navei. In general ea merge cu 6—7 noduri ; dar uneori se ajunge chiar la 7,5 noduri. Cu excepţia cartului 16 h — 20 h, cerul este tot timpul senin. Marea este agitată şi meteorul arată vânt mai tare pe timpul nopţei.

La 19 h se dă adunarea bordului de serviciu pentru reducerea velaturei : se strâng velele superioare. La

MUZEUL MARINEI ROMÂNE BIBLIOTECA CONSTANȚA

Din aspectele Mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor

de Contr'amiral
C. NEGRU

DOI NAVIGATORI CELEBRI: HANNON ŞI PYTHEAS

Echipajele vechilor galere erau de 1000 de ori mai marinari ca acei ai vaselor cu pânze, iar acei ai corăbiilor de 100.000 de ori mai marinari ca ai vapoarelor cu aburi. Azi când technica îţi pune la dispoziţie atâtea mijloace: hărţi perfecte, pe care sunt însemnate cele mai mici obstacole, busole compensate ori giroscopice, telegrafie fără fir, care anunţă dezastru şi cere ajutor, unde electrice dirijate, cu ajutorul căruia se determină dela uscat poziţia vasului pe mare; sonde prin sunet; apeşi numai pe un buton, şi citeşti adâncimea pe care se găseşte vaporul, viteză şi tonaj care înfruntă marea cea mai înfuriată, faruri puternice care îţi luminează drumul de parcă eşti pe marile bulevarde ale oraşelor, şi nu suntem departe când instrumente emiţătoare de raze infra... roşii, sau altă culoare, ne va da posibilitatea să vedem prin ceaţă, şi câte altele... Nu se mai navigă, ci se trece dela un port la altul. Toate aceste mijloace tehnice se concentrau în vremea galerei, în sclavii dela rame, iar la cârmă pilotul, care era un fel de vrăjitor care stăpânea o ştiinţă ce părea misterioasă. Oră cu oră, şi după anotimp, el ştia care stea s'o aibă în prova galerei ca să meargă dintr'un loc într'altul. Aspectul cerului, culoarea mării, albastră, verde, sau galbenă avea pentru pilot un sens. Sborul păsărilor de mare îi spunea mult, apariţia unei păsări migratorii îl făcea să schimbe drumul, întâlnirea cu anumiţi peşti era un indiciu pentru el în navigaţie.

Un pilot fenician descoperă secretul nemişcării Stelei Polare pe firmament, ceeace a făcut din Fenicieni navigatorii prin excelenţă, şi stăpânii comerţului în Mediterana, şi a dat posibilitate navigatorului să se depărteze de coastă şi să navige în afară de vederea ei.

*

Pe la anul 500 înainte de Hristos, Cartagina, veche colonie feniciană, armează lui Hannon, navigator fără pereche, 60 de nave, cu câte 50 de rame, având 40 metri lungime, 7 lăţime. Fiecare galeră avea 500 de de oameni la bord: bărbaţi, femei, mercenari, mateloţi, sclavi, viitori colonişti ai pământurilor ce va descoperi. După 7 zile de navigaţie Hannon trece coloanele lui Hercule — Gibraltarul — în faţa cărora se întindea Oceanul tenebros, necunoscut, care înspăimânta. După alte 12 zile de mers în Atlantic ajunge la fluviul Lixos-Senegalul de astăzi. Aci fundează el în insula Goree, baza Metropolei tuturor coloniilor pe care el le stabileşte în această regiune, la gurile râurilor, parcurgând dela plaje 4500 km. Continuându-şi drumul ajunge în golful Guineei, iar cinci zile mai târziu poposeşte la actuala insulă Fernando-Po, în care încearcă să debarce în insulă şi pe coastă, dar ţipetele populaţiei indigene întovărăşite de tobe, fluere, ţimbale, la care se adaugă torentele de foc ale vulcanului în plină erupţie Camerun, ce-şi scurgea lava în mare ca nişte râuri aprinse, înspăimântă pe marinari, care se reîmbarcă în grabă. Proviziile şi ele pe sfârşite căci pământurile de aci nu le dă nimic, echipajele încep să murmure aşa că, într'un ultim elan Hannon ajunge până la Cornul de Miazăzi aproape de Ecuator. Acest cabotaj miraculos, duce expediţia până la Gabon, 8000 km., depărtare de punctul de plecare. In acest lung drum, Hannon stabileşte comerţul cartaginez, care durează trei secole, până când Cartagina se prăbuşeşte sub loviturile Romei. Distrugerea Cartaginei, cu dispariţia poporului ei de marinari, reduce grozav orizontul lumii civilizate şi vor trebui 1500 ani pentru ca alte popoare, portughezii, să redeschidă comerţul cu Africa, colonizată de Hannon.

*

Un alt mare navigator, pe la anul 320 înainte de Hristos, este Marsiliezul Pytheas, care pentru epoca lui era o bibliotecă de ştiinţă. El fixează soarele în centrul sistemului planetar, determină latitudinea Marsiliei cu aproximaţie de 40 secunde, cu ajutorul instrumentului primitv „Gnomonul", şi tot el ghiceşte legea care leagă fenomenul Mareelor cu fazele lunii. Expediţia, urmează coasta Iberică până la coloanele lui Hercule ce despart Mediterana de Oceanul imens, „fluviu ce încinge pământul şi ale cărui ape se precipită în Mediterana cu puterea unui torent, de când un zeu a rupt zăgazul ce despărţea aceste două mări". Pytheas străbate trecerea mult temută, defilează în faţa lui Gadis, comptoir fenician, care deveni după 1100 de ani, Cadixul de azi; iar 8 zile mai târziu ajunge la Huxidan, Uesantul din Nord-Vestul Franţei, şi dă în braţul de Mare ce desparte insulele britanice de Nordul Franţei şi care are în stânga Irlanda, despre care Pytheas ştia că e locuită de mâncători de oameni, aşa că o ocoleşte. Navigă mai departe în Sudul Angliei şi apoi se urcă în lungul coastei de Est a insulei, şi 6 zile după ce trece de punctul septentrional al Angliei, ajunge la o insulă, care nu poate fi decât Islanda, căci aci dă el de marele Geyser care îşi aruncă apele lui calde la 40 m. înălţime. „Durata zilei, spune el, este aci de 24 ore, soarele nu apune, iar dincolo de insulă nu mai e nici pământ, nici apă, nici aer, ci un compus din trei elemente, o materie care învălue pământul, apele şi tot universul, şi prin care nu poţi să mergi, necum să navigi". Ceaţa groasă, bruma opacă şi terci îngheţat. Scoborându-se spre Sud, ia din nou contact cu coasta Europei, pătrunde în Baltica, mare îngustă şi liniştită, mărginită de lacuri mari, mlăştini fără sfâr-

---

noapte navigaţia se face în condiţiuni minunate. Viteza navei se menţine, chiar cu velatura redusă, între 6,4 noduri şi 7 noduri.

Luna este în prim pătrar şi în miez de noapte de abia s'a urcat puţin dela orizont. „Mircea" a ajuns în punctul $\varphi = +32^{\circ}28'5$ $\lambda = +24^{\circ}30'5$.

Meridianul atins în acest miez de noapte tae altul în apropiere de Slatina şi pe la Porumbacul cel vestit prin luptele din 1916.

(Va urma)

şit şi păduri imense, şi a căror popoare fac comerţ cu chihlimbar, care era scopul călătoriei marelui navigator. Atingându-şi ţinta se reîntoarce la Marsilia.

„Ulyse, care timp de 20 ani, străbate arhipelagul, Hannon şi Pytheas sunt adevăraţii strămoşi ai navigatorilor descoperitori de noi pământuri.

După *Paul Chack*

INVAZIUNEA NORMANDĂ. PĂTRUNDEREA MARILOR TENEBROASE

Prin secolul al VIII-lea după Hristos, din părţile Nordice ale Europei, triste şi sărace, se scoboară în şiruri fără număr, din ţările scandinave, pe bărcile lor numite „Drakkar", regii mării, Vikingii, adică „oamenii golfurilor", căci se scoborau din fiordurile profunde ale Scandinaviei, numiţi încă şi Northmen sau Normanzi. Ei sunt în căutarea unor pământuri mai ospitaliere, mai puţin aspre ca climă şi mai bogate. Hoarde crude şi de nedomesticit, pe care de multe ori fetele virgine ce purtau scuturi îi împingeau la piraterie. Istoricul englez Wells spune că nu numai pornirea spre jaf e care îi împinge la invadarea altor pământuri, dar creşterea populaţiei, care nu mai putea trăi pe acele pământuri puţin productive e şi el un mobil al evadării spre alte tărâmuri. Bărcile lor acoperă marea în roiuri şi se instalează în insulele: Man, Hebride, Orcade, Shetlade şi Feroe. In secolul al IX-lea ocupă Islanda, iar în 877 recunosc coasta de Est a ţării pe care ei o numesc „Ţara Verde" — Groenlanda —, pătrund în actuala strâmtoare Davis, sub conducătorul lor „Enric cel Roşu" iar sub fiul lui „Leef Fericitul" abordează în Wienland, ţara viei, Teranova de azi, şi Noua Scoţie. 7 ani mai târziu petrec trei ierni pe pământul Canadei. Această invazie pe mare se face pe bărci — Drakar — de 22 metri lungime, 5 lăţime, 1,75 pescaj, un singur catarg, şi câte 15 rame de fiecare bord. Pe aceste bărci de cel mult 30 de tone, regii mării, normanzii, traversează Atlanticul, scoborându-se şi spre Sud devastând ţărmurile de Nord ale Franţei şi atacând şi de două ori Parisul, prind rădăcini în Franţa, pe care de aci înainte, ca Duci de Normandia, vor apăra-o chiar contra piraţilor de aceiaşi rasă cu ei.

*

In tot Evul Mediu lipsesc însemnări care să ne arate isprăvile lor marinăreşti; dar la începutul secolului al XV-lea găsim pe Normandul Jean D. Bethencourt şi pe Poitven Gadifer, care îşi vând bunurile lor şi armează o corabie, pe care îmbarcă 80 de voluntari, femei şi tot necesarul pentru ca să colonizeze insulele Canare, pe care nu reuşesc să le supuie şi părăsesc cucerirea lor efemeră în beneficiul Castiliei, cu care organizase comerţul de sclavi... In acest timp în Portugalia domneşte Prinţul Enric navigatorul, care cunoaşte aventurile fabuloase ale lui Marco Polo, şi e nemângâiat că toate bogăţiile Extremului Orient, India şi China sunt aduse în Mediterana de Est de către caravanele Islamului, şi de aci cărate pe flotele veneţiene. El vrea ca toate aceste bogăţii să sosească la Lisabona pe mare, direct din Indii. In acest scop Don Enric, se înconjură de geografi, de astronomi, de piloţi, cărora le comunică credinţa şi dorinţa lui, convingându-i că se poate ajunge la Indii, înconjurând Africa de Sud. De aci înainte marinarii portughezi recunosc insulele Madere, şi ajung până la Capul Verde. Mai la Sud însă, în golful Guineei: calmurile şi tornadele — cicloanele — formează regiunea periculoasă, teroarea corăbiilor din acel timp, regiune care opreşte pe cei mai îndrăzneţi navigatori, de aci încolo e necunoscutul... totuşi navigatorii se apropie de momentul când alţi marinari beneficiind de ştiinţa căpătată dela înaintaşii lor, în materie de navigaţie, vor învinge şi aceste dificultăţi. Cu începerea secolului al 13-lea, navigatorii din Mediterana cunosc acul magnetic, care înfipt într'o bucată de plută şi pus într'un vas cu apă, arată Nordul, iar la începutul secolului al 14-lea marinarii celor două Sicilii, regat ce cuprindea Sicilia şi Neapolul, şi care datează dela stabilirea Normanzilor în 1043, instalează acul magnetic pe un pivot şi avem astfel Busola, sau Roza vânturilor, împărţită în 32 romburi. Harta marină apare şi ea, desinată ca şi cum pământul ar fi plan, ceeace e suficient pentru Marea Mediterană, puţin întinsă. Cartea numită „Pilotul mării" complectează cunoştinţele necesare navigaţiei. In această carte se văd desenate şi descrise punctele cele mai remarcabile ale coastei: vârfuri, stânci, turnuri, clopotniţe de biserici, tot ce e necesar să cunoşti de departe, pentru a fixa poziţia unde te găseşti, ea mai arată canalele de intrare în porturi, natura fundului, pericolele, etc. De aci înainte navigatorul prevăzut cu „compasul" şi „harta marină" poate să se depărteze de vederea coastei. Astronomia vine şi ea în ajutorul navigatorului, căci apare „Astrolabul", cerc gradat pentru determinarea latitudinei, prin măsurarea înălţimei stelei polare deasupra orizontului mării. In 1463 Jean de Koenigsqerg publică Table de declinaţia soarelui, iar 12 ani mai târziu Martin de Behaim, astronomul Regelui Jean al II-lea al Portugaliei, învaţă pe navigatori să determine latitudinea, observând înălţimea soarelui când trece la Meridian. Jumătate din problema determinării poziţiei la mare — latitudinea — e cunoscută, dar navigatorul trebuie să aştepte alţi 300 de ani, până până la apariţia în 1766 a ceasornicului de precizie — cronometru — care să dea longitudinea, al doilea element al poziţiei vasului la mare. Intrebuinrea compasului şi a Astrolabului şi lucrările geografilor şi astronomiilor sunt suficiente, navele sunt solide şi bine înzestrate cu catarge, pânze, parâme, macarale, etc., Căpitani hotărîţi, vor putea trece şi mările tenebroase până unde ajunsese şi Hannon cel vestit cu 500 de ani înainte de Hristos; şi astfel vedem în 1486 pe Bartolomeu Diaz trecând capul Bunei Speranţe, pe Columb în 1492 descoperind America, pe care Vikingii o atinseseră cu 500 de ani înainte în Canada şi Teranova. Mai vedem pe Vasco de Gama ajungând la Calicut, în India, în 1498, trecând pe la Sudul Africei. Magelan în 1519 trecând strâmtoarea ce-i poartă numele în Sudul Africei de Sud, pătrunde în Oceanul Pacific, unde îşi găseşte moartea în Filipine, iar ajutorul lui, vestitul pilot Sebastian de Cano care continuă călătoria, execută, primul în lume, înconjurul pământului.

După *Paul Chak*

Tradiţiile vieţii pe apă ale poporului român

de AP. D. CULEA

Din lipsă de documente scrise şi ignorând pe cele nescrise în cartea deschisă a vieţii de toate zilele, s'a dedus că populaţia din câmpia dunăreană s'ar fi refugiat la munţi în mileniul cât a ţinut revărsarea popoarelor răsăritului peste pământurile noastre. Până şi un mare spirit ca Xenopol a căzut şi el victimă acestei teorii când afirmă : „Strămutarea poporului dela câmp la munte schimbă condiţiile traiului său, reîntorcându-l îndărăt dela viaţa agricolă la una ca şi nomadă" [1]).

Este dovedit că o îndeletnicire (mai ales ca aceea agricolă) nu se schimbă în massă aşa de uşor ca să fie apoi începută iar. Este de asemenea dovedit că populaţiile dela începutul istoriei lor au locuit în mai mare număr lângă ape, unde au aflat hrana mai uşor decât în câmpii sau lângă păduri, ale căror produse sunt legate de anumite anotimpuri.

Cercetările zilelor noastre au ridicat multe neguri de pe câmpia Dunării până în pragurile mării. Documente de viaţă materială (îndeletnicirile omului, uneltele) ca şi cele de viaţă spirituală (credinţele, datinile, arta populară,) transmise din generaţie în generaţie, formând laolaltă cultura tradiţională a poporului român din aceste părţi de ape, fac dovada unei străvechi şi statornice aşezări prin bogăţia lor. Căci această tradiţie culturală, ca să se formeze, i-a trebuit poporului o multiseculară şi neîntreruptă aşezare pe un acelaş teritoriu. Vraiştea vremurilor cu puhoiaele de noroade în faţa cărora strămoşii şi-au plecat capul, dând dijmă năvălitorilor ca să-i lase în pace, n'a împiedicat viaţa să-şi toarcă firul mai departe pe luncile apelor noastre. Să urmărim această viaţă în manifestările ei transmise din tată în fiu, începând cu ceeace e mai necesar omului : uneltele.

Românii cunosc în jurul cifrei de o sută metode şi unelte pescăreşti ; multe asemenea celor de acum 2.000 de ani ; unele de origină romană, altele de origină tracă, slavă veche şi nouă,, poate şi născociri proprii. „Năvodul este un instrument de care poporul român se serveşte în toate părţile ţării încă din timpurile cele mai vechi... El nu face parte din acele instrumente pe cari le-au adus din Rusia coloniştii cazaci şi lipoveni, veniţi de acolo... Chiar astăzi Moldovenii din satele de pe Razelm : Sabangia, Sarighiol, Calica, etc., spun că părinţii lor erau mai înainte vătafi la năvoadele de pe Razelm şi Lipovenii au învăţat dela ei abia mai târziu să pescuiască cu acest instrument" [2]).

Specializarea în ramurile unei profesii indică o vechime în practicarea ei, tot odată şi un grad de evoluţie. Avem pescari români specializaţi după felul apelor unde pescuiesc, după soiurile de peşte şi după felul instrumentelor folosite. Deosebit de breasla pescarilor, pretutindenea în marginea apelor, s'au desvoltat din vechi timpuri şi alte îndeletniciri de ape, cu meşteri formând bresle căutate. Aşa sunt *rogojinarii, împletitorii de năvoade şi mreje* [3])— năvodarii şi mrejerii — pe când alţii se îndeletniceau cu tăiatul şi săratul peştelui, numiţi *sărători*. Cererea lemnului, mai ales în Moldova, pentru facerea corăbiilor pe Dunăre şi Mare, a dat naştere unei bresle a *plutaşilor*. Ei veneau pe Siret şi pe Prut cu butuci până la „boazul Sulinei", la Ismail, Chilia, până la Oceakov la Tătari, pe coastele Asiei Mici, la Istanbul şi insulele greceşti. Meşterii români ştiau să lucreze mari luntri zise dubase, apoi şeici, corăbii, iar meşterii se chemau *dubăsari, şeicari*. La satul Dubăsari pe Nistru, era loc cunoscut la facerea şi vinderea dubaselor. Pe vremea lui Brâncoveanu, dubăsarii, şeicarii noştri, construiau caice pentru sultan „cu cherestea, cu meşteri, cu pânzele, cu funiile dela noi". La Căscioarele, pe Argeş, către sfârşitul veacului XVIIII-lea „se fac şeici cu fier... cu lopătari din judeţul Vlaşca şi Ilfov". Tot pe acest timp, găsim în Moldova meşteri constructori de vase pe Jijia şi Prut.

Odată cu înmulţirea dubăsarilor, şeicarilor, întâlnim pela vaduri meşteri *funari, sforari, odgonari,* cari lucrează funii şi odgoane pentru vase şi poduri.

* * *

In mijlocul naturii sale, când aspră şi duşmănoasă, când blândă şi ademenitoare, Românul om de apă s'a impresionat într'un anumit chip şi a reacţionat după împrejurări în toate felurile. Din nevoia de a-şi explica această lume, de a se împrieteni şi a o stăpâni, şi-a format o sumedenie de credinţe şi obiceie şi o filosofie a lui ; şi-a adunat un capital de cunoştinţe şi experienţe ce uimesc pe oamenii de ştiinţă prin precizia observaţiilor. Şi azi pescuitul se face aproape tot cu ştiinţa empirică a strămoşilor. Atâtea zicători şi reguli de viaţă statornicite, sumedenia de cuvinte, de figuri de limbă şi imagini, născute în acest mediu geografic, trezesc interesul pentru un studiu ce este de făcut : cu ce a îmbogăţit limba îndelunga convieţuire a Românului cu apele.

Omul necăjit se sbate să iasă deasupra nevoilor, „se sbate ca peştele pe mal,... se sbate ca peştele în mreajă". Acel niciodată, omul apelor l-a învăluit într'o comparaţie din viaţa înconjurătoare : „Când o cânta ştiuca în baltă... Când s'a face gaură în apă". Tăcutul „tace ca peştele". Unul a slăbit de parcă „e un ţâr". Prin pildele urâte ce se dau de cei mari, se îndeamnă lumea la rele, căci „peştele dela cap se'mpute". Numai după ce s'a isprăvit o muncă se văd rezultatele, căci numai „după ce seacă apa se vede ce peşte la fund este". Pe omul lacom îl momeşti şi cu puţinul, căci „cu râma mică se prinde peştele mare". Puţin lângă puţin se face mult, „fiindcă apele mici fac râurile mari". Definiţia cârnului : „bea apă de pe ghiaţă". Iar săracul „n'are după ce bea apă"..., „cu un rac tot sărac". Când îi merge bine cuiva „i-a venit apa la moară". Când omul îşi vine în fire şi se întoarce la rosturile lui, i se potrivesc zicătorile: „A venit la matcă... apa vine la matcă şi omul la teapă". Omul care mult vorbeşte şi nimic nu isprăveşte „bate apa'n piuă". Vorbele se duc, faptele rămân : „Apa trece, pietrele rămân". Cutare se frământă „ca apa de maluri". Omul nesigur, şovăelnicul „o scaldă în două ape".... „umblă în două luntri" ; şi o păţeşte, căci „cine umblă în două luntri, cade în apă". Până o fi să se isprăvească o treabă lungă „are să treacă multă apă pe gârlă". Ceva

---

[1]) Al. Xenopol : Istoria Românilor II, p. 9, 17, 21, 30, 33, 34.
[2]) Dr. Gr. Antipa : Pescăria şi Pescuitul în România, p. 491.
[3]) N. Iorga : Istoria Industriilor la Români.

de aruncat ca netrebnic : „E dat pe gârlă"... parcă-i prins de pe gârlă... s'a dus pe copcă". Ceva ce nu se poate, o neghiobie : „A scrie pe apă... dă cu măciuca în baltă... nu da cu bâta în baltă că te stropeşte". Creşte repede : „Creşte ca din apă". Un om supărat „e mânios Dunăre... o să-l ocărăsc, până l-oiu trece Dunărea". Face ce nu trebue : „Cară apă în Dunăre... N'o să-l speli nici cu Dunărea toată". Vorba rea a unui flecar nu'ntunecă meritele unui om de ispravă, căci „cu un găinaţ de cioară nu se spurcă Dunărea". „O să mai curgă multă apă pe Dunăre" până când.... Nu ştii ce ascunde în cel liniştit şi mocnit, după cum unii supărăcioşi lesne se turbură şi lesne le trec : „Mai mulţi se tem de apa lină, decât ce cea turbure... Apa stătătoare e des înşelătoare". „Apa după ce se turbură, trebue să se limpezească" = trece mânia. „Lac să fie, că broaşte-s destule". Pentru acei ce vor să înteţească nemulţumirile oamenilor : cutare e „pescuitor în apă turbure... Apa turbure e bucuria pescarilor", Ce e la fel va să zică „a fi într'o apă cu cineva". De frumoasă ce e „stau apele 'n loc". Culmea necazurilor : „A trecut apa peste ghiaţă". Micul cu marele : „Gârla se ceartă cu marea". Ajută-te singur : „Dă din mâini, dacă vrei să ieşi la liman". Se întorc vremurile : „Mai curge apa pe unde a mai curs". A ieşit deasupra nevoilor : „L-a scos apa la mal". Prostul „se înneacă la mal". Face pe supăratul în glumă: „Mă duc să mă'nnec unde-o fi lacul mai sec". Furie deslănţuită şi nestăpânită ; „Apa mare mari valuri face... Talazurile mari îndată nu le mai vezi cum vântul încetează". De unde-ţi vine binele, de-acolo îţi vine şi răul: „In apa'n care te scalzi, în aceea te vei înneca". Ce nu face omul ca să isbutească ? „Se face luntre şi punte". E supărat de „parcă i s'au înnecat corăbiile cu cenuşă". Nu face gură, ci treabă, căci „lopata când bate în apă, sperie peştii". Nici nu ştii de unde vine răul : „Prin crăpătura cât de mică, străbate apa în corabia cea mare". Incepe să'nveţi dela capăt şi pe încetul: „Până a nu lua cârma în mână, întâi la lopată să te'nveţi". Conducătorul : „In lipsa cârmaciului, corabia se scufundă... Corabia cu doi cârmaci se'nneacă... Cu cât corabia e mai mare, cu-atât mai anevoe se stăpâneşte". Cum e omul, şi umbra lui şi când totul se potriveşte : „Corabia mare, valuri mari face, iar cea mică, valuri mici face... La corabie mare, apă mare". Vai de casa unde moare bărbatul sau femeia : „Pânza când se rupe, vântul corabia nu o mai mişcă... Când corabia se apleacă, şi nădejdea pleacă". Dacă Românul n'ar fi avut marea sub ochi, n'ar fi fost trecută în înţelepciunea veacurilor cu atâtea înţelesuri : „Marea că e mare, şi tot are fund, dar inima omului ?... Fă binele şi aruncă-l în mare... Face scară la cer şi pod peste mare... Cu răbdarea treci marea... Toate apele în mare se varsă şi marea tot nu se umple... Marea e plină de talazuri, iar lumea de necazuri... Se duce peste nouă ţări şi nouă mări... Nu încerca marea cu degetul şi nici apa fiartă cu bâtul.... Făgăduieşte marea cu sarea şi Oltul cu totul... Când eşti în luciul mării şi tună, anevoe scapi de furtună... Frumos să priveşti furtuna pe mare, dar mai de departe... Mulţi ca nisipul mării... Mărgăritarul stă în fundul mării şi mortăciunea pluteşte deasupra apei". [4])

* * *

Tot astfel în jocul spiritual al ghicitorilor, până ieri distracţia adulţilor dela şezători, se cuprind multe potriviri de imaginaţie despre tot felul de ape, despre mare, luntre, corabie, peşti, raci, scoici, sălcii, unelte de pescuit etc. Atâtea basme cu pescari năsdrăvani, cu feţi-frumoşi călători pe valuri, nu s'ar fi înfiripat dacă povestitorul n'ar fi avut înaintea lui zarea de ape ; căci de n'ar fi nu s'ar povesti...

Copiii prind melcul şi-i descântă astfel ca să iasă din căsuţa lui:

Melc, melc
Codobelc,
Scoate coarne boiereşti
Şi te du la Dunăre
De bea apă tulbure.

Credinţele, superstiţiile, plăsmuirile unei lumi ce nu mai este, „lume ce credea în basme şi vorbea în poezii" — cum zice poetul — din etapa mitologică a poporului român sunt surprinzător mai bogate aici decât cele din celelalte medii geografice ale uscatului.

Mitologia noastră de apă e săracă; şi e mult în urmă de strălucirea fanteziei greco-romane. N'avem pe Poseidon(Neptun), bărbosul cu fire de alge şi trident în mâini ; în apele noastre nu s'au sbenguit graţioase nereide, naiade, sirene şi ce alte zâne vor mai fi populat marea de azur a vechei Elade. Avem şi noi tritonii noştri, oameni pe jumătate cu trup de peşte; dar ei n'aleargă peste valuri, fluerând din scoica melcilor marini. Imaginaţia noastră i-a botezat *Faraoni.*

Faraoanele sunt femei-peşti dela brâu în jos. Trăesc în mare. Când e cald, ies pe prundiş şi se joacă cu pietricele, mărgăritare şi scoicuţe frumoase. Femeile-peşti cântă minunat ; dela ele învăţăm toate cântecele. Dar mai minunat cântă noaptea. Corăbierii de strajă, cari le ascultă, adorm de aşa cântare fermecată şi cad în mare. Iată o vagă asemănare cu sirenele lui Ulisse, Elenul de-acum 2.000 de ani !

Ştima apei este o femee albă şi înaltă, jumătate peşte. Locueşte în apă şi cere suflet de om, strigând noaptea cui i-a venit rândul să se'nnece. Fricoşii cică aud strigând :

Ceasul a sosit !
Omul n'a venit !

Când se revarsă apele, iese Stima înainte şi până unde merge ea, apele rup pământul şi'nneacă tot.

Dulf de mare, sau *Duh de mare,* iese din mare, se întrupează ca să caute mere. Intr'un colind de flăcău, se zice astfel :

Icea'n prundul Mării Negre
Crescut-a d'un merişor.
Merişoru-i roşior;
Face mere, mere face
Nu le ţine, nu le coace,
Că aproape-i Dulf de mare
Apă'ndoită cu sare.
Cum dă soarele'n deseară,
Dulf de mare iese-afară;
Sare'n vânt, sare'n pământ,
Sare'n vârf de merişor,
Prinde mere de-a mânca.
Vine voinicul (cutare)

cu arcul şi isgoneşte Dulful de mare.

Apa Sâmbetei e la capătul lumii ; înconjoară pământul. In ea se varsă apele şi mările. Acolo e rece şi întuneric. Cum îi doreşti răul cuiva, îl trimeţi pe „Apa Sâmbetei".

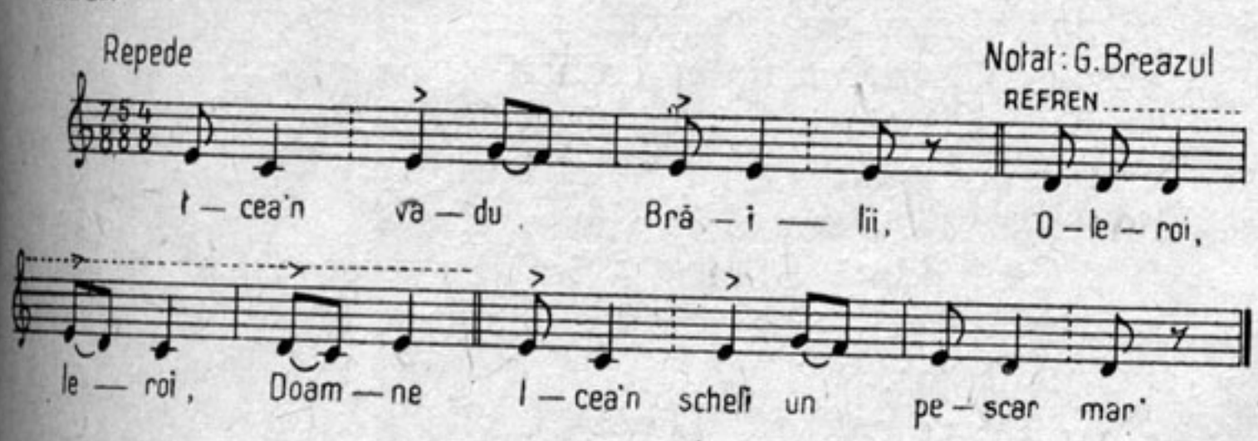
Iuda sau *Iudiţa* este o lighioană de apă. Când pescarii o tulbură în culcuşul ei din adâncuri, flăcărează din gură şi scapără din coadă. Ştiind tainele apelor, poate ajuta sau primejdui pescuitul. Intr'un colind de pescari, se spune cum năvodarii prind un pui de Iudiţă,

[4]) I. Zanne : Proverbele Românilor.

pe care-l bat să spună cât peşte este în apă. Vine mama lui furioasă :

De pe Mare de sub zare
Din cotro soare răsare,
Iacă vine Iuda mare
Tot strigând şi bărătând
Şi din coadă flăcărând...

In unele colinde de pescari şi în baladele mai noi — variante — Iudiţa este metamorfozată, fiind înlocuită cu vidra, tot aşa de mânioasă când pescarii prind puii vidrei.



1. Icea'n vadu' Brăilii
O leroi, leroi, Doamne,
Icea'n scheli un pescar mar'
2. Pescarul jupân (cutare),
Cât era vara de mar'
3. El pe-atât nu se lăsa,
Ci năvodul mi-l lua
4. Şi în apă-l arunca
Şi prin mijloc mi-l trăgea.
5. Trase'n sus şi trase'n jos,
Năvodul până l-a scos .
6. Sumese mâneca'n cot
Şi mi-o băgă prin năvod.
7. Cam la fundul matiţei,
Găsi ştiucă şi plătică.

Năvodarul aruncă iar năvodul şi prinse puiul vidrei. Il bate ca să spue unde-i peştele cel mult. Vine vidra, mama puiului, şi se roagă să nu-l mai bată că :

Spune-ţi-oiu adevărat,
Unde-i peşte de vânat.
Că mult peşte 'n apă creşte
De nu se mai isprăveşte.
Şi (cutare) pescar mare,
Aşa dacă-mi auzea,
Drumul puiului dădea,
Năvodu'n ap'-arunca.
Şi la mal când îl scotea,
Ce vedea se minuna.
Lumea că se sătura,
Praznice se prăznuia...

Cel din baltă, Dracul bălţilor, stă în apă. El face să se înnece oamenii, împiedicându-i de picioare când înnoată, punându-le cârcei, sau răstoarnă luntrile.

Sorbul Mărilor este un balaur cu pântec de uriaş. Se agaţă de poalele norilor şi de acolo soarbe apele şi înnecă pe cei de pe maluri când se înfurie. Căci dacă n'ar sorbi-o, apa înmulţindu-se, ar năpădi faţa pământului şi ar înneca-o. Soarbe apa până în fund, cu broaşte cu tot, care cad apoi pe pământ, odată cu ploaia, când plouă cu broaşte [6]).

Iată o explicare mitologică a trombelor de apă.

Valurile sunt stârnite de un peşte mare. Când vede pe dracul că se scaldă, îl goneşte. Din lupta peştelui uriaş cu dracul, nasc valurile.

* * *

Talazurile Mării Negre bat şi 'n cântecele bradului de înmormântare [7]), văzute poate de un poiet descântător din noianul vremilor.

Sufletul, după moarte, trece dincolo peste Mare. Bradul îl conduce, pe mersul soarelui şi nu al apelor,

Că soarele-i mergător,
Şi'napoi întorcător ;
Dar apele-s curgătoare
Şi'napoi ne'ntorcătoare.

[6]) T. Pamfile : Duşmanii şi prietenii omului.
[7]) S. Fl. Marian : Inmormântarea la Români, p. 107.

Bocitoarele cântă, după brad, jalnica „petrecere a mortului" :

Suflet despărţit
De multe mâhnit,
Pleacă şi se duce,
Marea o ajunge.
Vine marea mare,
Vine 'n tulburare,
Greu urlând şi urducând,
Toată lumea spăimântând.
Unda sa se duce
Lumea s'o îmbuce,
Tot mălini, călini,
Brazi din rădăcini.
Iar în groapa mărilor,
Unde-i bradul zânelor,
Trecătoarea apelor,
Sufletul stătea
Şi mi se ruga :
— „Brade, brade,
Să-mi fii frate.
Intinde-ţi întinde,
Eu să le pot prinde,
Vârfurile tele,
Să trec peste ele.
Marea în cea parte,
Ce lumea-mi desparte....

* * *

Trebue să căutăm la fundul sufletului naţional, în stratul cel mai vechi, ca să mă exprim geologiceşte, unde sunt depozitate colindele. Aici se mai păstrează, ca fosilele din roci, credinţe şi datini azi uitate, ecouri istorice, prin faptul că aceste cântări, pe jumătate sacre, nu se alterează cu vremea ca celelalte cântece lumeşti.

Intr'un colind de logodnici, Maria stă cu alesul ei, Voinea, la umbra unui copac. Pe un prunduleţ de mare, sub soare răsare :

Leagăn mi-este leagăn
Leagăn de mătasă,
Leagăn de mireasă.
Da'n el cine şeade ?
(Maria) cosiţe 'mpleteşte
Pe mare priveşte,
Departe'mi zăreşte
O corăbioară,
Mică sprinteioară,
Neagră şi smolită,
De valuri bătută,
De maluri trântită...

In ea, Grecii aduc marfă „fir şi ibrişin, postav de cel bun". Strigă ei la Voinea, logodnicul fetei :

Ca să ne vorbească,
Să ne vămuiască.
Fir şi ibrişin,
Postav de cel bun;
Sculuri de mătasă,
Ca să-i coşi cămaşă,
Vama să şi-o ia,
Drumul să ne dea.

Intr'alt colind de fată mare :

Vine marea tulburată,
Dar pe mare ce s'arată ?
Un cerb mare care'nnoată.
In vârful corniţelor,
Purtând leagăn de mătase,
Şade Leana cu ochi negrii....

Un colind de viteaz flăcău începe astfel : „Colo cam pe lângă Mare, mare pulbere se'nalţă... Cine vine oare? O ceată de boieri, în frunte cu'n voinic călare. Zoresc spre-o cetate'n malul Mării, bătută de „Turcii de pe uscat şi Francii de pe Marea Neagră. Turcii să ia vadurile şi Francii corăbiile". De pe zid, strigă o fată : „Cine'n lume s'ar afla, cetatea s'o mântuie ?" Voinicul (cutare) se repede : ...„Cu paloşu zidu-mi tăia, cu suliţi turnuri surpa" [8]). A lui e şi fata eliberată.

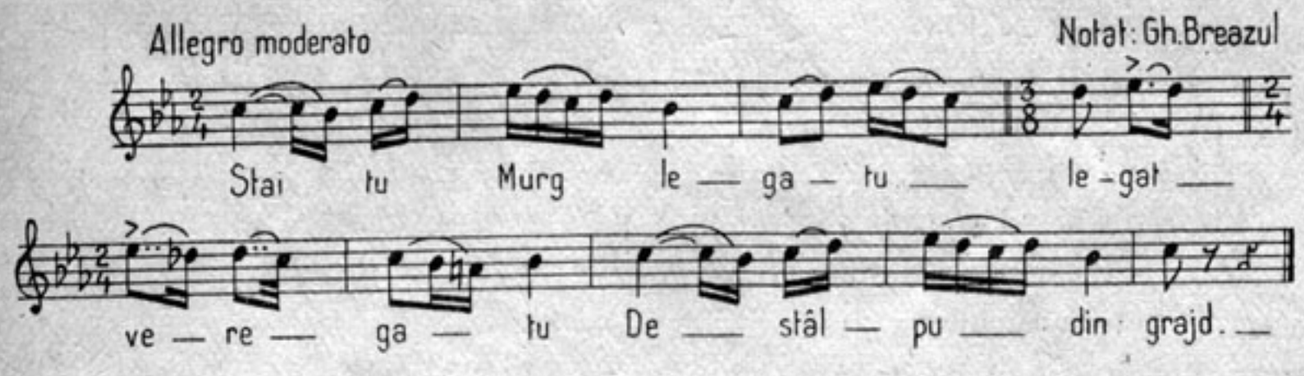
Cutare flăcău viteaz aude cum Marea se lăuda :

Cine 'n lume s'ar afla,
Să dea 'n mare ca o floare,
Să iasă 'n vad ca un brad,
Cu cioltarul neudat ?

[8]) T. Burada : O călătorie în Dobrogea (1882).

Cutare voinic luă sulița și paloșul, încălecă pe Murgul și împlinește voia mării.

Intr'alt colind, flăcăul vrea să vândă pe Murgul și cu banii prinși să facă nuntă. Se tângue calul :



MURGUL ȘI VOINICUL

1. Stai tu Murg legat-u
Legat veregat-u,
De stâlpu' din gard.
2. Dar cin' te-a legat-u?
...Făt Frumos,
La grajd că mergea-ră,
3. Din gură-i grăia-ră :
— „Murgule, Murgule,
Mănâncă te'ngrașă,
4. Că vreau să te vânz-u,
Pe care de grâu,
Și pe buți de vin ;
5. Teancuri de postav-u,
Postav roșior-u.
Căci vreau să mă 'nsor".
Murgul ce-i grăia?
— „Stăpâne, stăpâne,
Chiar dacă m'ai vinde,
Dar adu-ți aminte
De când ne băteam
Intr'al Mării prund
Cu Turcii cu Francii.
Francii ne'nfrângeau
Turcii ne băteau,
In Mare ne băgau,
Mulți că se'nnecau,
Mulți cai, mulți voinici.
Tot cai hărăniți
Și toți potcoviți.
Eu nehărănit
Și nepotcovit.
Eu am înnotat,
Marea'n lung și'n lat.
D'asta-s vinovat,
Că m'am piedecat,
La mijloc de Mare,
De-o pană de mreană,
Mreană roșioară,
Pană gălbioară.
Eu că m'am silit,
La mal de-am ieșit
Și ce ți-am udat?
Talpa cismelor,
Vârf de buzdugan,
Poale de caftan.
La mal pe uscat,
Cu narea am suflat,
Toate le-am svântat;
Cu narea de foc,
Le-am svântat pe loc;
Cu narea de vânt,
Le-am uscat curând.
Și cum am putut,
Fală ți-am făcut
Și ție și mie ;
Ție de viteaz,
Mie de cal bun.
Drag stăpânul meu,
Dat de Dumnezeu,
M'ai mai ispitit,
La un mare zor,
In luna lui Cuptor,
Cu cincizeci voinici,
Să trecem înnot
Apa Mării Negre.
Toți s'au înnecat :
Mulți cai, mulți voinici.
Toți cai hărăniți
Și toți potcoviți,
Eu nehărănit
Și nepotcovit.
Ce sunt eu vinovat?
Că eu te-am scăpat
Și m'am poticnit,
Caftan ți-am stropit,
Caftan și cioltan,
Galben buzdugan.
La mal pe uscat,
Cu narea-am suflat,
Toate le-am svântat;
Cu narea de foc,
Le-am svântat pe loc;
Cu narea de vânt,
Le-am uscat curând.
Și cum am putut,
Fală ți-am făcut
Și ție și mie ;
Ție de viteaz,
Mie de cal bun..."

In colinde de preot, ni se vorbesc de bisericuțe din ostroave și din praguri de Mare. Intr'al Mării Negre prund, este-o mică bisericuță, unde ard nouă lumânări, slujesc nouă preoți cu nouă logofeți. Unul din ei

Afară că mi-și ieșia,
Și pe scară se suia,
Dar în toacă el nu da,
Nici clopotu' nu trăgea ;
Ci pe Mare se uita,
Și departe că-mi zărea
O neagră de corăbioară,
Ce iute la mal venea,
Cu malu se-alătura ;
Paru'n mal că-mi bătea,
Și schela că-mi arunca ;
Dar din ea cine-mi ieșia?
Cuvios preot (cutare...).

Sfântul Nicolae este apărătorul pescarilor și-al marinarilor. Cică Sfântul Nicolae a fost corăbier și umbla pe apă și mai era și pescar. Icoana lui se vede în colibe pescărești, în luntri, în corăbii și pe vapoare. Pescarii drept credincioși duc la biserică de ziua Sfântului un crap mare gătit, pe care-l sfințește preotul și apoi mănâncă cu toții din el ca din anafură.

Cică odată Sfântul Nicolae — povestesc pescarii pravoslavnici — se înfățișe înaintea Domnului, ud de sus până jos.

— De ce ești ud, Sfinte?

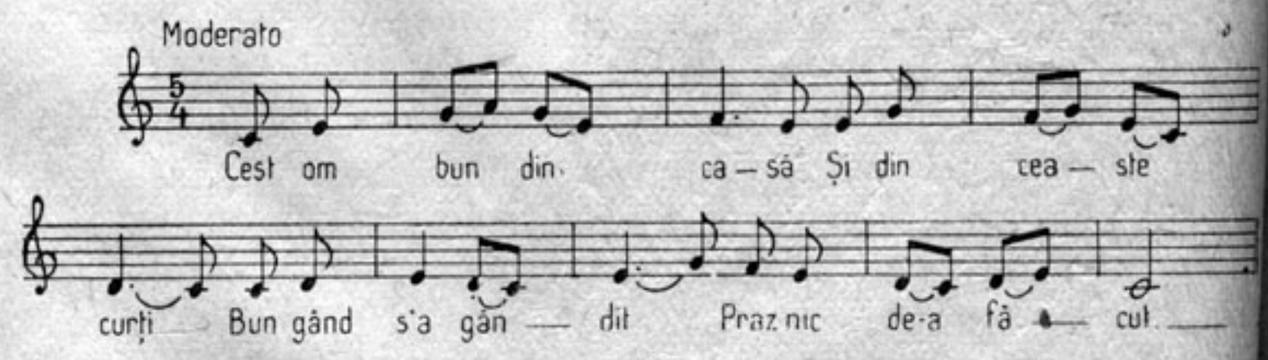
— Din pricina furtunii, Doamne. Era gata, gata să se'nnece o corabie. Cum am văzut-o, m'am aruncat în apă și am scăpat-o de primejdie, iar pe oamenii ei, dela moarte.

Dumnezeu l-a binecuvântat, sărutându-l pe frunte.

Iată un colind de Sfântul Nicolae : [9])

Sfântu' Domn Sfânt,
Bun gând s'a gândit,
D'un prânz a făcut.
Câți sfinți i-a poftit,
Toți că au venit ;
Sfinți de-ai cerului
Și de-ai raiului.
Numai Sân Nicolae,
Treabă și-a fi avut,
Că el n'a venit,
Că el a fost dus
Pe ape'n jos și'n sus.
Iar când venea,
Domnu-mi-l întreba :
— Unde-ai zăbovit?
— Doamne-am zăbovit,
C'am îndireptat,
Două luntri pline,
Cu suflete bune ;
Luntri încărcate,
Cu suflete curate,
La mese-întinse,
Cu făclii aprinse ;
Două luntri grele,
Cu suflete rele,
La mese strânse,
Și la lumine stinse.

Alt colind : [10])



1. Cest om bun din casă,
Și din ceaste curți,
Bun gând s'a gândit-u,
Praznic de-a făcut-u.
Pe cine-a chiemat-u?
Pe Sfântul Nicolae.
Dar el a fost dus-u,
Jos pe Mare'n sus-u,
La mijloc de Mare.
Nouă corăbioare;
Patru-s de creștini,
Patru-s de păgân;
Cele de creștini,
Toate s'au rugat-u,
Și s'au închinat-u,
La bun Dumnezeu-u.
Acele de păgâni,
Nici nu s'au rugat-u,
Nici s'au închinat-u,
La bun Dumnezeu-u.
Sfântul Nicolae,
Toiagul lua-re,
Corăbii spărgea-re,
Și le scufunda-re.

(Va urma)

---

[9]) T. Pamfile : Sărbătorile de toamnă.
[10]) Sabin Drăgoi : 303 colinde.

In 21 de minute

de Otto Philipp Häfner

Ziua de 10 Decemvrie 1941 va rămâne o dată memorabilă în istoria războielor navale. In această zi, avioanele japoneze au scufundat lângă coasta orientală a Malaeziei, în dreptul portului Kuantan, două vase de linie britanice : „Prince of Wales" şi „Repulse", decapitând prin această lovitură unică flota orientală britanică, înfiinţată de curând.

In ziua de Luni, 8 Decemvrie, pe la ora unu când a izbucnit războiul din Extremul Orient, flota orientală britanică se găsea în portul de război Singapore. Cu opt zile înainte sosise dela Capetown cel mai modern vas de linie englez, „Prince of Wales".

Amiralul Philipps s'a hotărât încă în timpul zilei de Luni să plece în larg. El dispunea de o unitate puternică : vasele de linie „Prince of Wales" şi „Repulse", crucişetoare grele şi uşoare şi distrugătoare.

Obiectivul militar : distrugerea cât mai multor vase de transport japoneze la coasta orientală a Malaeziei şi a Tailandei de Sud şi să atingă astfel în germen încercările de debarcare japoneze.

Pe drum.

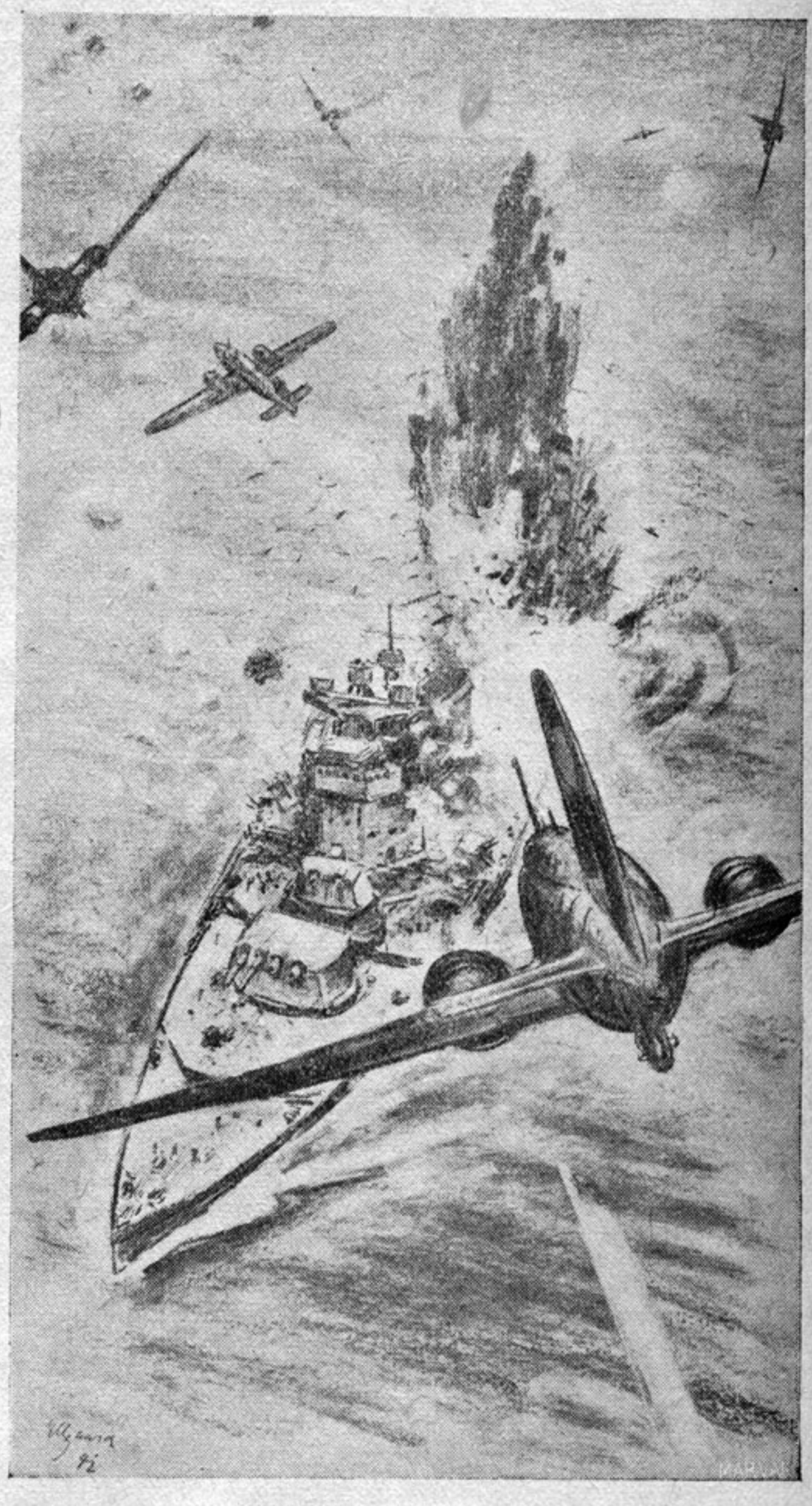
In seara zilei de Luni, 8 Decemvrie, unitatea a pornit spre Est, apoi şi-a schimbat drumul spre Nord-Est şi spre Nord-Vest, pentru a apare cu totul surprinzător în Golful Siamului.

In timpul nopţii de 9—10 Decemvrie flota şi-a schimbat drumul spre Sud, pentru a ajunge la portul de bază.

In zorii zilei de 10 Decemvrie, flota se găsea în drum spre Sud, îndreptându-se spre Singapore. Vizibilitatea era bună. „Prince of Walles" şi „Repulse" mergeau la o distanţă de mai multe mile între ele, însoţite numai de un singur distrugător, pentru a putea manevra mai uşor şi pentru a nu desvolta atât de mult fum. Celelalte vase au fost detaşate, probabil pentru a induce în eroare pe Japonezi.

Primul atac.

Dimineaţa pe la ora 9,30 cele două vase de linie au fost observate de un submarin japonez şi cam în acelaşi timp de avionul de recunoaştere al unui vas portavioane. Aviaţia japoneză a intrat în acţiune imediat. Bătălia a început, fără a se cunoaşte ora exactă. Avionul de comandament se repezi cel dintâi din nori, pregătindu-se să torpileze vasul de linie „Prince of Wales", în timp ce celelalte avioane din escadră au intrat în formaţie de atac. Vasul „Prince of Wales" a deschis focul asupra avionului ce sbura singur. După comandantul escadrei au urmat la scurtă distanţă cinci alte avioane torpiloare. care se îndreptau la o înălţime mică spre „Prince of Wales" şi care atraseră asupra lor focul întreg din cele 84 de tunuri antiaeriene de pe cele două vase de linie (dintre care 48 se aflau pe „Prince of Wales"). Drama emoţionantă începuse. Dar în timp ce cele 5 avioane se pregăteau tocmai să plece, asupra ambelor vase de linie căzu o ploaie de bombe dela o înălţime de 5000 de metri. Vasul „Repulse" fu lovit în plin pe puntea de aviaţie, bomba pătrunzând până la puntea intermediară



Vasul „Prince of Walles" luptă zadarnic împotriva avioanelor de bombardament japoneze. Un aerotorpilor japonez trece pe deasupra pupei dlstruse. Torpila lansată se îndreaptă vertiginos spre puntea pustiită a vasului pe care o va face bucăţi în câteva secunde.

şi provocând un incendiu violent. Nu este sigur dacă şi „Prince of Wales" a fost atins. Totuşi s'au scos din luptă tunuri de apărare antiaeriană şi s'a împiedecat în urmă apărarea concentrată. Englezii şi-au dat seama mai târziu că au căzut victime unei stratageme. In timp ce îşi îndreptau atenţia spre avioanele dela mică înălţime, a avut loc primul atac eficace dela mare înălţime.

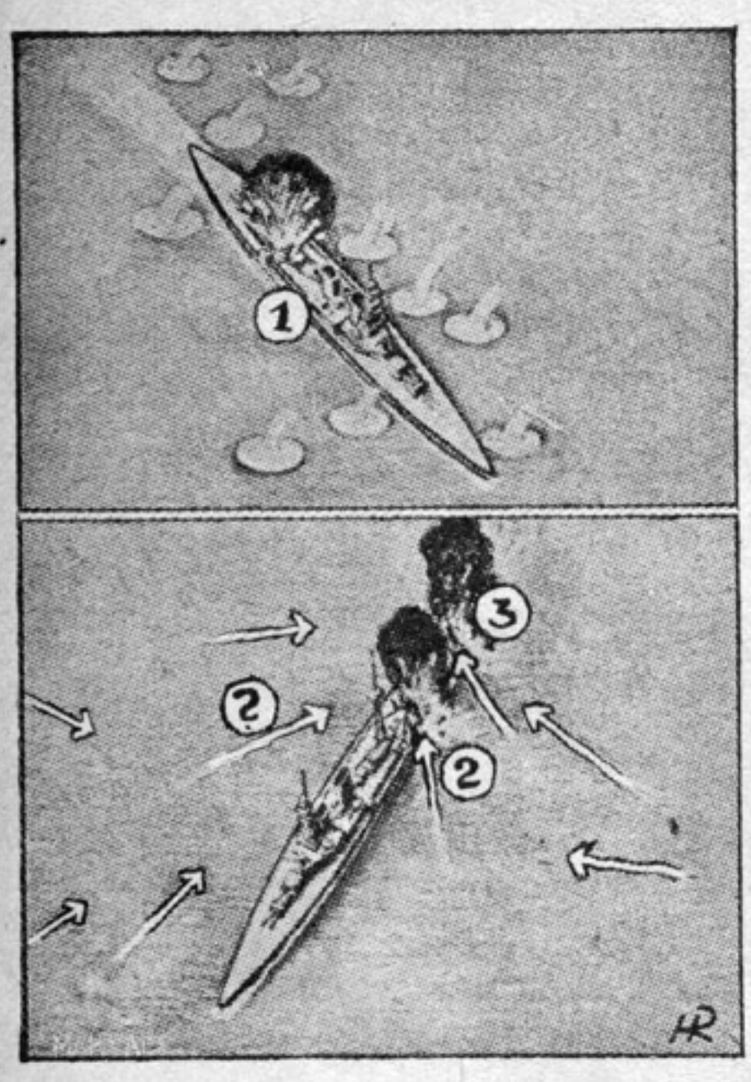
Ora 12.10.

In curând răsunară noi semnale de alarmă, căci se apropiau acum, de astădată din faţă, alte nouă avioane torpiloare. Tunurile ce erau încă îndreptate spre Sud, au trebuit întoarse înainte. Atacul s'a îndreptat mai ales împotriva vasului „Prince of Wales". Japonezii se apropiară atât de mult încât torpilele abia putură să se angajeze în direcţia voită şi la o adâncime suficientă, în orice caz atât de aproape încât la plecare aviatorii putură să recunoască feţele marinarilor englezi şi şepcile lor albe. Pe la ora 12.10, vasul de linie „Prince of Wales" a fost atins la pupă de o torpilă lansată în babord

de comandantul escadrei care a atacat cel dintâi. A izbucnit o coloană uriaşă de apă şi fum, după descrierile inamicului şi ale japonezilor, asemenea unei mari ciuperci, de pe puntea din spate. Tunurile dela pupa au fost scoase din acţiune, iar „Prince of Wales" prin această singură torpilă a devenit incapabil de manevră. In acest moment, tocmai când se termina cel de al doilea atac de avioane torpiloare, se repetă atacul de bombardament dela mare înălţime. Nu se ştie precis dacă bombele au lovit vasele. In orice caz este probabil că pe ambele vase au fost pierderi de guri de foc şi efective.

Ora 12.20.

Un al treilea val de avioane torpiloare japoneze se repezi fără pauză, de astădată venind dintr'un semicerc, asupra vasului de linie „Prince of Wales", „Repulse"



Vasul „Repulse" a fost atins grav de o bombă în prima ploae de bombe a escadrilelor de bombardament japoneze de mare altitudine. Lovitura a pătruns prin puntea de aviaţie în puntea intermediară, provocînd un incendiu şi scoţând din luptă multe tunuri anti-aeriene. Un atac al avioanelor torpiloare japoneze a avut ca rezultat mai târziu o lovitură la babord înapoi (2). O altă lovitură a urmat imediat la pupă (3). Probabil s'a mai obţinut încă o lovitură de torpilă.

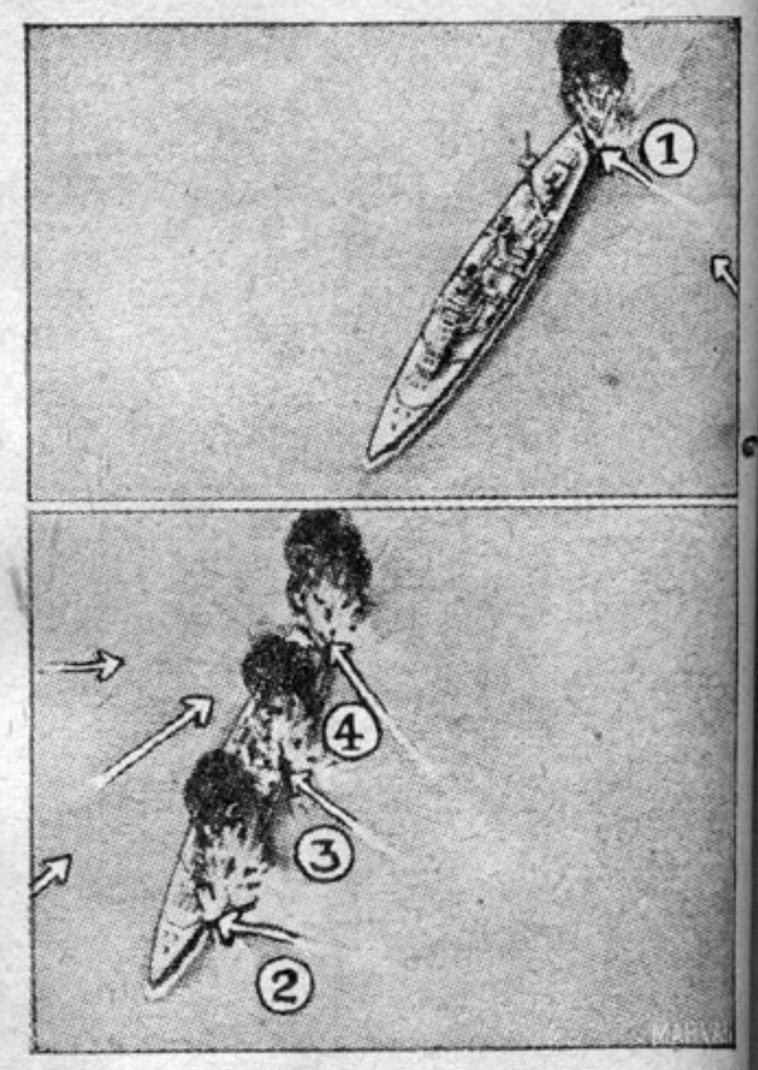
încercă să sprijine pe „Prince of Wales" trăgând din toate ţevile. „Prince of Wales" era incapabil de rezistenţă şi se aplecase cu 10 grade înspre stânga. La 12.20, „Prince of Wales" a fost sguduit de alte trei torpile lansate la intervale scurte: cea dintâi a lovit înainte, cea de a doua la mijloc, iar cea de a treia în spate. Vasul se aplecă şi mai mult spre babord şi continuă să se scufunde cu partea dinapoi. Primele grupuri mici săriră în apă. Când catastrofa ajunse la punctul acesta, se deslănţui din toate părţile atacul final asupra lui „Repulse". Prima torpilă lovi la babord pupa. O a doua torpilă despică în aceeaşi parte pupa. Probabil a lovit imediat şi o a treia torpilă.

„Repulse" se scufundă.

Vasul „Repulse" s'a scufundat cel dintâi. După ce se înclinase mult spre babord, el se scufundă prin câteva smucituri. Vasul se înclină în curând 45 grade într'o parte, iar marinarii alunecară de-a-lungul bordajului în mare. Mai târziu când pupa se înălţă drept, oamenii alergară pe puntea alunecoasă în jos. Pentru o clipă, vasul „Repulse" stătu perpendicular pe suprafaţa mării, cu pupa în aer. La ora 12.29 vasul se scufundă învârtindu-se. La locurile de luptă au rămas morţi şi răniţi. Mulţi membri ai echipajului au fost atraşi în vâltoare şi dispărură în apă.

„Prince of Wales" se scufundă.

„Prince of Wales" se scufundă mai încet. El se aplecă cu totul spre babord, se răsturnă apoi şi pluti astfel încă o vreme, chila vopsită în roşu devenind vizibilă. In



Cuirasatul „Prince of Wales" a fost lovit atât de grav la pupă (1) încă de la cel de al doilea atac aerian al Japonezilor, încât el nu mai putea manevra şi nu se mai putea folosi de tunurile de la pupă. O serie de trei torpile a lovit în faţă (2), la mijloc (3) şi la spate şi a scufundat tot mai mult vasul, până când acesta s'a răsturnat şi n'a mai plutit decât scurt timp şi cu chila în sus. Cu toate că „Prince of Wales" a fost atins înaintea lui „Repulse", el s'a scufundat după acest vas.

sfârşit dispăru şi el în valuri, după ce „s'a mai scuturat odată, ca un animal rănit". Amiralul Philipps şi căpitanul Leach au fost văzuţi pentru ultima oară în momentul în care au sărit în apă de pe puntea de comandă. „Prince of Wales" a fost îngropat de valuri la ora 12.50 (ora Singaporelui) adică cu 21 de minute după „Repulse". Distrugătorul a pescuit pe supravieţuitori. Alte distrugătoare au venit cu multe ore mai târziu.

Avioanele engleze sosiră la locul bătăliei după ce totul era prea târziu. Tonajul de 57.000 tone vase de război pe care urmau ele să-l apere, cu o artilerie compusă din 16 tunuri foarte grele, 28 tunuri mijlocii şi 84 tunuri antiaeriene grele şi uşoare, a fost scufundat de 40, până la cel mult 60 de avioane japoneze. Preţul acestei victorii a fost derizoriu. După comunicatele japoneze, japonezii au pierdut trei avioane, după relatările engleze, şapte.

DOI ANI DE RAZBOI PE MARE

de Cpt. GH. COSTEA

PRIMUL an de războiu a obţinut pentru comandamentul german:

— ambele poziţii hotărîtoare de flanc din Nordul şi Sudul insulelor britanice,

— Canalul Mânecii şi Atlanticul erau liber accesibile,

— flota franceză era scoasă din luptă,

— Italia despresurată.

Marea Baltică stătea liberă la dispoziţia flotei germane, cu Uniunea Sovietică existau relaţii bune. Strategia britanică, faţă de neeficacitatea blocadei, trebui să caute noi planuri „de extinderea războiului", după cum fură declarate de Chamberlain — Churchill, expediţia nefericită din Norvegia şi trimiterea de trupe în orientul apropiat.

Pe mare, Anglia suferi pierderi însemnate, porturile şi oraşele industriale fură rău sguduite de războiul aerian german, apele sale deveniră periculoase din cauza minelor, aprovizionarea ţării suferea.

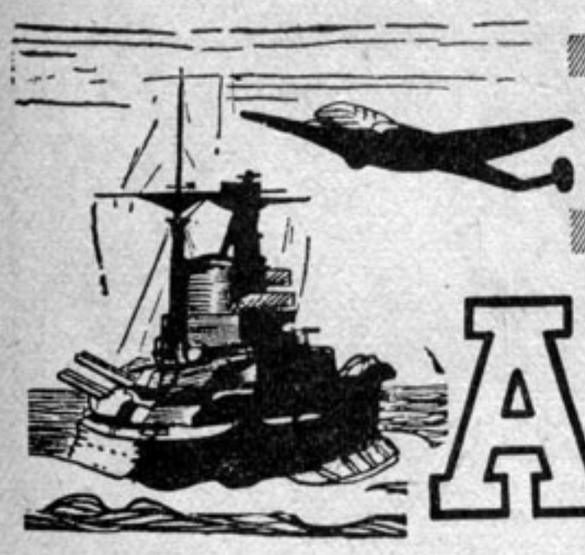
Sub denumirea de „noul program" al celui de al doilea an de război s'a înţeles de către englezi un război de turburarea coastei inamice, a punctelor sale de sprijin şi o ofensivă în Nordul Africei. Ofensiva fu concepută pe baza ajutorului trupelor coloniale, atragerea armatei Siriene şi ocuparea Egiptului. Această parte a planului de război, conduse, după un început victorios în Nordul Africei, la pierderea bătăliei Libiei, apoi la înfrângerea din Grecia şi Creta şi se termină cu o serioasă înrăutăţire a situaţiei în Mediterana orientală întovărăşită cu pierderi de nave de luptă, după cum s'a petrecut la Dunkerque şi în Norvegia. Ca succes nu rămase decât cucerirea Somaliei italiene, lipsită de interes strategic şi a unei părţi din Abisinia. In restul timpului se continuară transporturile de aprovizionarea unităţilor de luptă din Mediterana, atacul transporturilor inamice şi anume cele italo-germane spre Libia şi cele engleze dela Gibraltar spre Est sau dela Alexandria la Tobruk pentru aprovizionarea garnizoanei britanice încercuite de acolo. După eşuarea planului din Balcani, încercările engleze se îndreptară spre alcătuirea unui front în Asia Mică. Urmă ocuparea prin forţă a Irakului, apoi a Siriei de sub mandat francez şi în sfârşit atacul asupra Iranului în legătură cu armata sovietică din Caucaz. Prin aceste operaţiuni Anglia a realizat doritul front de protecţie pentru Canalul de Suez şi Orientul apropiat, totodată a câştigat o poziţie dominantă asupra regiunii arabe şi a format o ruptură în lanţul blocadei, ce trece prin Afganistan spre Orient .Toate izvoarele de petrol din Asia Mică, Iran şi din Caucaz sunt în mâinile englezilor.

Aceste succese îndepărtate ale comandamentului inamic constitue din punct de vedere al strategiei navale lupta pentru insula britanică şi aprovizionarea ei, cu pierderi serioase totuşi.

„Bătălia din Atlantic" produse alte pierderi, nu numai prin acţiunea sporită a submarinelor, ci şi prin acţiunea forţelor de suprafaţă germane precum şi prin concursul plin de succes al aviaţiei germane. Suma totală a tonajului de mare scufundat a atins încă dela sfârşitul lunei Octombrie 1940, cifra de 7.162.000 tone şi s'a urcat până la 12.3.1941 la 9,2 milioane, la sfârşitul lui Iunie 1941, 12,4 milioane tone din un tonaj global apreciat de 26-27 milioane tone, cuprinzând toate navele britanice, neutre şi cele capturate, pe cele noi construite dela începutul războiului şi cele rechiziţionate pentru marină. Scufundările ce au urmat ridicară cifra la peste 13 milioane tone. In aceste cifre nu intră pierderile prin mine, avarii sau naufragii. Comitetul englez de încercări ce s'a constituit pe motivul periculoasei scăderi a tonajului, stabili o „periculoasă neglijenţă" şi „o neliniştitoare întârziere" a şantierelor de reparaţii britanice. „Times" caracterizează problema tonajului navelor ca „nedurabilă" şi navele ce s'au construit în ultimul timp sunt decretate de raportul acelui comitet „cu o viteză care chiar în timpurile normale ale velierelor era considerată prea mică". Cu toate comunicatele camuflate asupra pierderilor care fură oprite cu desăvârşire din Iulie a. c., ministrul marinei americane Knox constată că se scufundă de 3 ori mai mult decât Anglia poate construi şi de 2 ori mai mult decât pot produce şantierele anglo-americane la un loc. Pierderile datorite submarinelor ating în Septembrie 1940 cu 639.000 tone un maximum şi se menţin dela Februarie 1941 între 300.000 şi peste 400.000 lunar. In Iulie au fost scufundate de submarine 242.130 tone. O caracteristică specială a acestui război pe mare contra comerţului fu participarea şi succesul forţelor de suprafaţă în a căror socoteală cade — dela Octombrie 1940 până la finele Iulie a. c. — impresionanta cifră de 1,5 milioane tone nave scufundate. Vedetele rapide în Canalul Mânecii, crucişetoare, crucişetoare auxiliare, nave de bătălie îşi împart succesul. Crucişetorul auxiliar „Pinguin" se pierdu în Oceanul Indian după ce scufundă aproape 200.000 tone.

Flota britanică de război după pierderile din apele Norvegiei şi cele dela Dunckerque, suferi în Marea Egee o a treia înfrângere grea soldată cu pierderea a 12 crucişetoare, 12 distrugătoare, 7 vedete rapide, 6 submarine şi alte 9 vase, pe lângă avarierea a 4 nave de linie, 2 port-avioane şi multe alte nave de luptă. Nava de linie „Bismark" scufundă pe cea mai mare navă de linie „Hood" şi fu la rândul său scufundată de puternice formaţiuni inamice la 26 Mai a. c. luptând până la urmă. Alte pierderi s'au produs în marina germană şi în flota italiană aliată, pierderi ce nu suferă comparaţie cu cele ale inamicului. Introducerea în luptă a unor forţe mici contra forţelor navale ruse în Marea Baltică respinse pe inamic în apărare, această mare rămânând complect în stăpânirea germană pentru circulaţie şi nevoi de aprovizionare.

Regulile războiului pe mare, care fură disprețuite şi renegate în punctele principale de Anglia chiar dela începutul acestui război, continuară să decadă. Acestei



RASBOIUL AERO-NAVAL

15 FEBRUARIE 1942 — 15 APRILIE 1942

SUBMARINELE

Activitatea submarinelor, în strânsă colaborare cu aviația, a continuat cu aceiași îndârjire, urmărind convoaele nu numai în drumul spre Europa, dar chiar în vecinătatea porturilor americane de plecare. Media lunară a navelor scufundate a fost de 500.000 tone.

La 17 Februarie submarine germane au pătruns în Marea Caraibelor, scufundând nouă vase petrolifere și bombardând rafinăriile, iar la 21 Februarie 2 vapoare la West de Trinidad.

In Mediterana un submarin german a atacat în fața Alexandriei o forță navală britanică, avariind grav două unități.

AVIAȚIA

Cu toată vremea rea, a fost foarte activă, atât în descoperirea și bombardarea convoaelor, cât și a diferitelor localități. Pe frontul de West a continuat atacul porturilor engleze, în Africa a pozițiilor britanice. Malta, nodul comunicațiilor mediterane, a fost aproape zilnic ținta unor înverșunate atacuri.

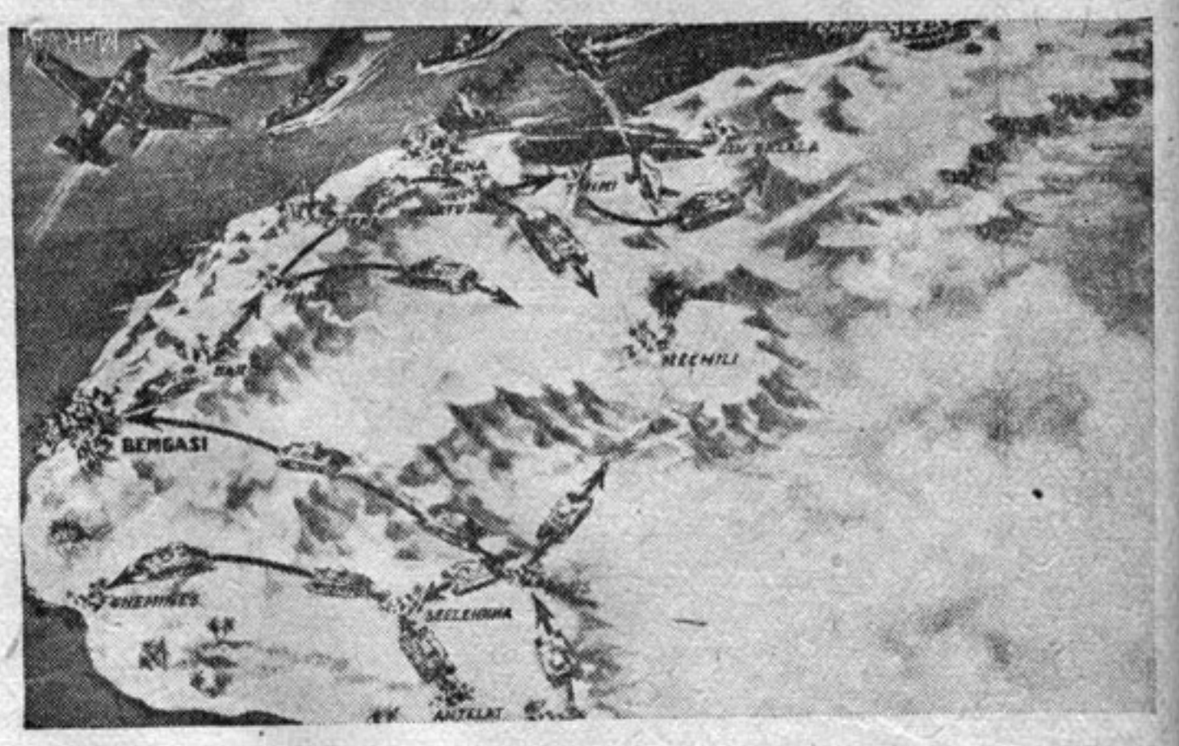
La 3 Martie, imediat după eclipsa de lună, aviația germană a bombardat obiective militare din canalul de Suez, aerodromul El Kabrit, Port-Said și Tauta.

La 4 Martie aviația engleză a bombardat împrejurimile Parisului, distrugând 200 de clădiri și făcând sute de victime omenești. Al doilea atac a avut loc la 9 Martie.

AFRICA

Atacuri repetate deoparte și de alta, fără rezultate vizibile. Pe Mediterana un convoi brtanic a fost urmărit și atacat între 13—15 Februarie, avioanele axei reușind să scufunde 7 vapoare, un distrugător, avariind alte 8 vapoare, 5 crucișetoare și 2 distrugătoare; la 23 Februarie în Mediterana Orientală, un alt convoi a fost atacat și risipit cu pierderi.

La 9 Martie alt convoi puternic escortat a fost atacat de aviația și flota italiană în drum dela Alexandria la



Teatrul de luptă african.

Malta. Au fost scufundate 2 vase de război și grav avariate 6 crucișetoare și 6 distrugătoare.

LUPTE NAVALE ȘI DE COASTĂ

La 28 Martie, Englezii, spre a crea un nou front la Apus, au încercat să debarce la St. Nazaire și să distrugă poarta portului, prin explodarea unui vas încărcat cu ciment. Incercarea nu a reușit, mai multe vase mici au fost scufundate, iar trupele cari reușiseră să pună piciorul pe uscat, au fost nimicite sau capturate.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

16 Februarie. La centru o formație inamică încercuită a fost distrusă.

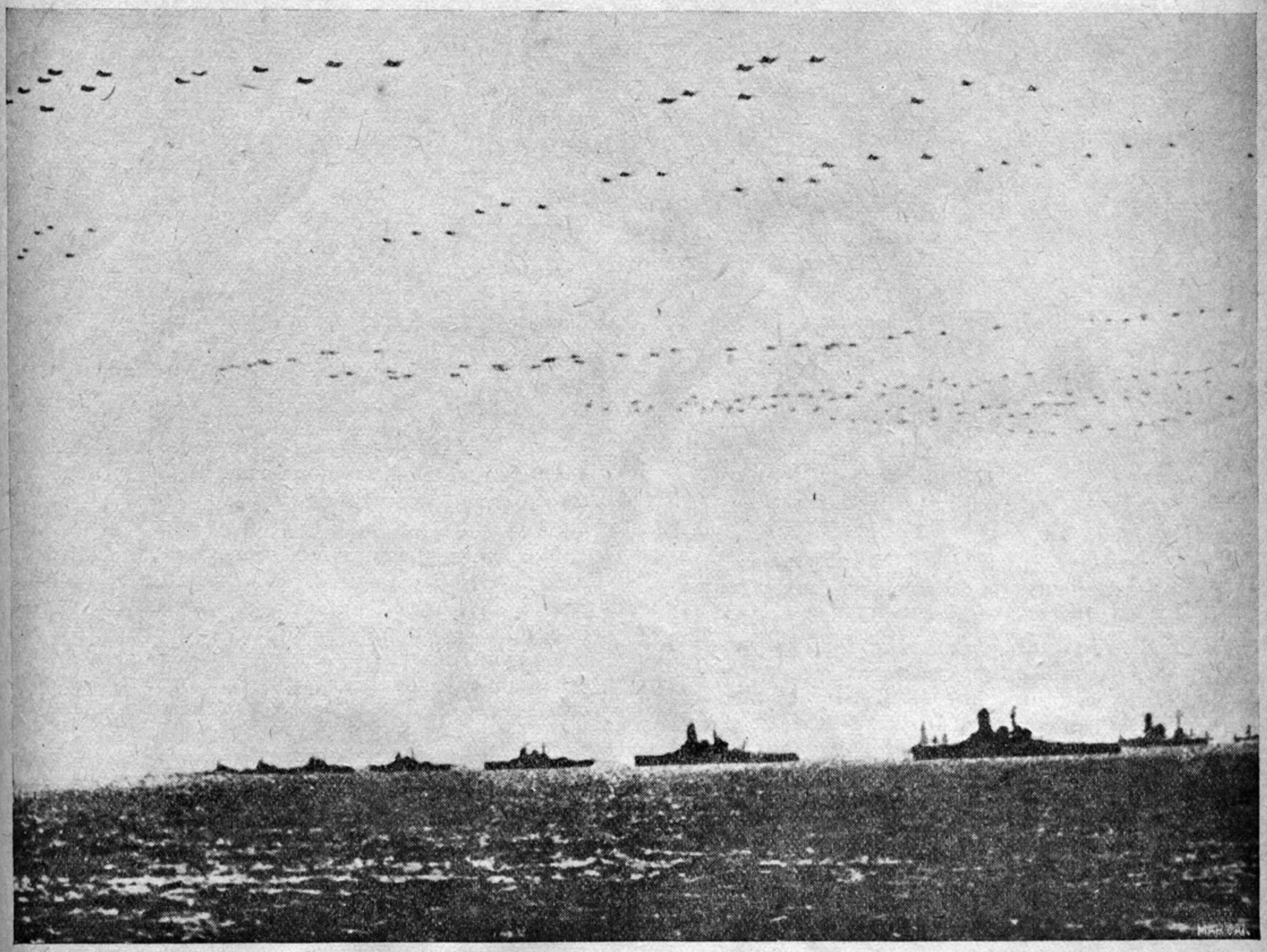
17 Februarie. La Sud-Est de Wiasma au fost respinse cu mari pierderi pentru inamic atacuri înverșunate, cari s'au soldat cu mii de prizonieri sovietici și bogat material capturat.

---

decăderi îi aparțin și numeroasele atacuri contra vaselor de salvare și josnicul „semnal internațional" introdus de Anglia: „nu se ridică bărcile, ci se împușcă". Serviciul american de patrulare pentru protecția drumurilor engleze a fost denumit de amiralul american Pratt ca: „noua desvoltare a dreptului maritim în războiul total modern", iar de marele amiral Raeder: „provocări de război publice". Statele-Unite continuă pe față amestecul său prin nevalabila convenție asupra „apărării Groenlandei", ocuparea Islandei si pregătirea aerodromurilor și debarcaderelor în Irlanda de Nord. Amenințării Azorelor și a altor insule i se răspunse de Portugalia prin trimiterea de întăriri la punctele amenințate iar de Spania prin discursul tăios al generalului Franco.

Hotărîrea acestui război depinde de rezultatul bătăliei din Atlantic și din combaterea cu succes a blocadei, prin lărgirea bazelor de aprovizionare. Războiul din Est este pe cale de a îndeplini această ultimă cerință. Apropierea bolșevismului de Anglia a întărit solidaritatea Europei. Din această poziție dominantă din care Anglia cu excepția Gibraltarului a fost eliminată, va fi condusă bătălia finală cu toate armele.

Din „Marine Rundschau"



Flota navală şi aeriană japoneză plecând în întâmpinarea inamicului.

18 Februarie. Alte unităţi sovietice au fost încercuite şi nimicite.

19 Februarie. Intr'o desăvârşită cooperare, trupe germane şi române au răsturnat pe inamic, ocupând importante poziţii. *D. General Lascar Mihail a fost citat prin ordin de zi pe armată, pentru succesele obţinute în Crimeea.*

20—21 Februarie. In sectorul central, după lupte de săptămâni, s'a încheiat nimicirea forţelor sovietice încercuite cu 5000 prizonieri, 27.000 morţi, 187 care şi 615 tunuri capturate.

22—26 Februarie. Repetatele atacuri bolşevice au avut acelaşi rezultat : respinse cu pierderi grele.

27 Februarie. In Crimeea forţele germano-române au respins atacuri îndreptate contra frontului din jurul Sebastopolului şi a Kerciului, iar la Est de Harkov s'a trecut la atac.

1 Martie. Trupele germane au trecut pe ghiaţă Marea de Azov, ocupând puncte din partea de Sud.

2 Martie. In strâmtoarea Kerci a fost scufundat un vas de transport. Aviaţia a distrus uzinele Voroneţ.

3—6 Martie. Moscova şi Sebastopol violent bombardate.

7—19 Martie. Neîncetatele atacuri bolşevice la centru, pe Doneţ şi în strâmtoarea Kerci au fost respinse cu numeroase pierderi.

20 Martie. Regimentul 33 Infanterie a fost citat prin ordin de zi pe armată, pentru vitejie, — drapelul decorându-se cu ordinul „Mihai Viteazul". Un mare vas petrolier a fost scufundat la Sebastopol.

21 Martie. Avioanele au scufundat la Sebastopol un vas de transport şi avariat grav un petrolier. Şantiere navale, uzina electrică şi rezervoarele de benzină au avut de asemenea mult de suferit.

22 Martie. După respingerea atacurilor bolşevice dela Kerci, aviaţia a trecut la atacul instalaţiilor portuare. Vase de război sovietice au deschis focul contra poziţiilor de coastă din Sudul Crimeei, dar au fost silite să se retragă.

Atacurile înverşunate dela Răsărit de Harkov, de Taganrog, de Ilmen, respinse cu mari pierderi.

23 Martie. Au fost citate prin ordin de zi pe armată o brigadă de cavalerie şi detaşamentul Colonel Korne, pentrucă prin marşuri forţate au surprins şi aruncat în mare trupele ruseşti debarcate la Feodosia. Deasemenea au fost citate trei batalioane de vânători de munte.

24—25 Martie. In regiunea Doneţului trupele româno-germane au câştigat teren. La Sebastopol aviaţia a mai scufundat un vas de 5000 tone, iar pe coasta caucaziană au fost lovite trei submarine.

Odată cu ivirea zilelor fără noapte, aviaţia germană a început atacul regiunii Murmansk, incendiind vapoare şi instalaţii portuare.

26—31 Martie. Continuă respingerea atacurilor bolşevice. Distrugătoare germane au atacat un convoi ce

Cu privirea încordată, la cârmă, pe un vas din convoi.

se îndrepta spre Murmansk, scufundând un vapor de 10.000 tone şi torpilând un crucişetor.

Bilanţul iernei (1 Ianuarie — 31 Martie) este edificator: 104.129 prizonieri, 2.167 care de asalt şi 2.529 tunuri capturate, — fără a mai vorbi de morţi.

1—7 Aprilie. Pe măsură ce furia atacurilor bolşevice, respinse tot timpul iernei, se potoleşte, — încep atacurile germane, cu înaintări simţitoare. Pe coasta Caucazului a fost scufundat un vas petrolier.

8 Aprilie. In regiunea Donețului trupele sovietice au fost respinse dincolo de un râu.

9 Aprilie. Aviaţia a atacat porturile de pe coasta caucaziană.

10 Aprilie. Pe lângă obişnuitele respingeri de atacuri, la Wolcow un grup sovietic a fost încercuit şi nimicit.

11—15 Aprilie. Aceleaşi operaţiuni.

Un vas românesc a fost citat pe marină pentru că a dat la fund un submarin în ziua de 5 Aprilie, Sf. Paşti.

14 Aprilie. In sectorul central au fost cucerite mai multe localităţi. La Nord supmarine germane au nimicit un convoi în drum spre Murmansk.

15 Aprilie. Din cauza apelor mari operaţiunile stagnează. La Nord, între Ladoga şi Onega bolşevicii au lăsat pe teren 12.000 de morţi.

In rezumat, cu toată iarna grea, trupele germano-române nu numai că au respins toate atacurile, dar în unele puncte s'au format pungi cari au fost nimicite, iar în altele s'a câştigat teren. *Armata şi Marina noastră s'au încununat de glorie.*

OCEANUL PACIFIC

Pe uscat, după ocuparea Thailandului, trupele japoneze au continuat înaintarea în Birmania, unde trupele anglo-chineze se retrag. La 9 Martie portul-cetate Rangoon a căzut.

Paralel cu înaintarea pe uscat, s'a lărgit spaţiul maritim prin debarcări în insulele dintre Malaca şi Australia.

S'a început cu *Sumatra* care a capitulat la 9 Aprilie. Apoi la 20 Februarie au debarcat în insula *Bali,* la 1 Martie în *Iava,* care la 9 Martie a capitulat fără condiţii. Numărul prizonierilor se ridică la 82.618, al carelor de luptă capturate la 1.177 şi al tunurilor la 940. La 20 Februarie Japonezii au debarcat în insula *Timor,* la 11 Martie în *Noua Guinee,* la 24 Martie în insula *Buka* din arhipelagul Solomon, la 25 Martie în insulele *Andamane* din golful Bengal.

Aviaţia japoneză a trecut la bombardarea Australiei, începând cu Port-Darwin, cea mai mare bază aero-navală australiană, scufundând un crucişetor, două distrugătoare, un vas petrolier şi nouă vase de transport, precum şi numeroase avioane. După cucerirea Iavei, asemenea bombardamente s'au repetat.

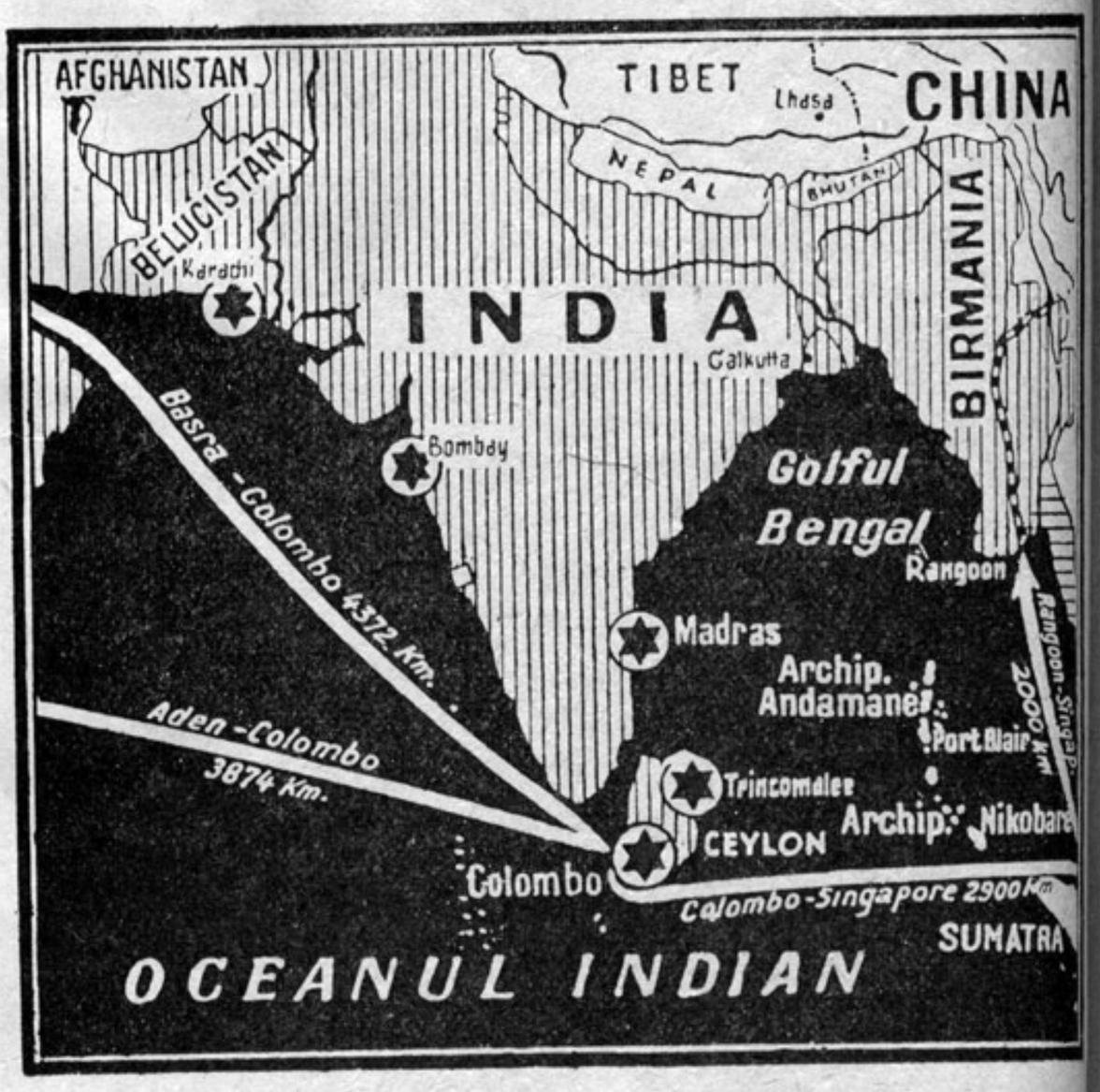
Au avut loc şi câteva lupte navale.

Astfel la 27 Februarie o formaţiune aliată compusă din crucişetoarele *Hobart* şi *Perth* (Australia) de 6.980 tone, *Exeter* (englez) de 8.390 tone, *Houston* (american) de 9.000 tone, *De Ruyter* şi *Java* (olandeze) de 6.450 şi 6.670 tone, însoţite de 8 distrugătoare şi comandate de amiralul Doormon, s'au întâlnit cu forţe inferioare japoneze, — două crucişetoare tip *Nata* de 10.000 şi 13 distrugătoare. După un scurt atac de artilerie, distrugătoarele japoneze au pornit la torpilare, scoţând din luptă pe *Exeter* şi dând la fund un distrugător.

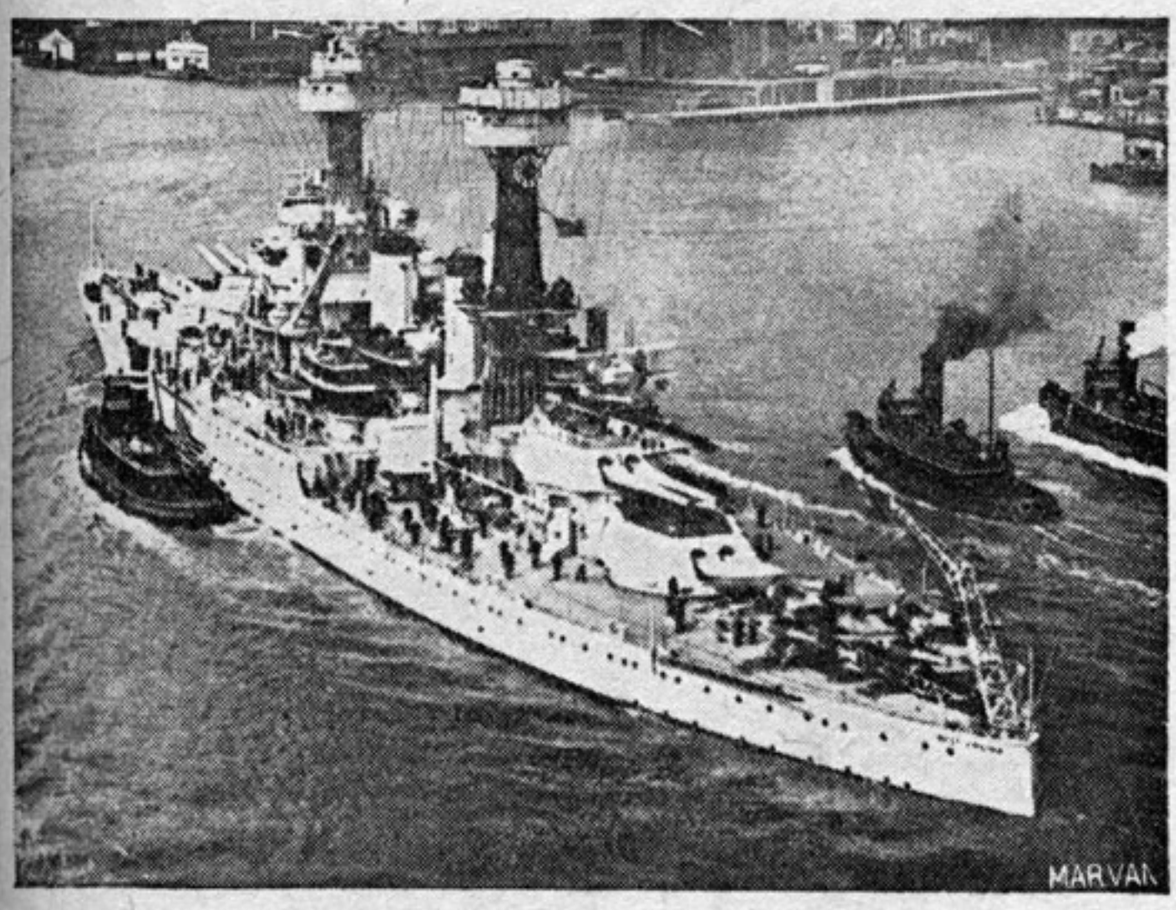
Noaptea contactul a fost rupt. Amiralul Doormon a ordonat retragerea spre Iava. In drum distrugătorul *Jupiter* a sărit în aer. Când s'a reluat contactul, au sărit în aer *De Ruyter* şi *Java.* Restul încercând să se strecoare spre Australia, — dar au fost pe rând scufundate, japonezii deţinând marea şi aerul javanez. Bilanţul: 6 crucişetoare, 9 distrugătoare, 7 submarine şi alte vase mai mici scufundate.

Altă luptă aeronavală s'a desfăşurat în oceanul Indian la 9 Aprilie, soldându-se cu scufundarea vasului port-avioane britanic *Hermes* de 10.850 tone, 2 crucişetoare de 9.000 şi de 7.750 tone, un distrugător, 46 avioane şi alte 6 vapoare. Japonezii nu au avut nici o pierdere de nave, ci numai 10 avioane.

Făcând bilanţul naval, dela începutul războiului şi până la 7 Martie, marina japoneză a scufundat 114 vase de război, a avariat 53 şi a capturat 4. Printre acestea se numără 5 cuirasate americane şi 2 engleze, 3 vase port-avioane americane, 8 distrugătoare americane, 10 engleze şi 4 olandeze. Avariate 4 cuirasate, 8 crucişetoare.



India şi Birmania.



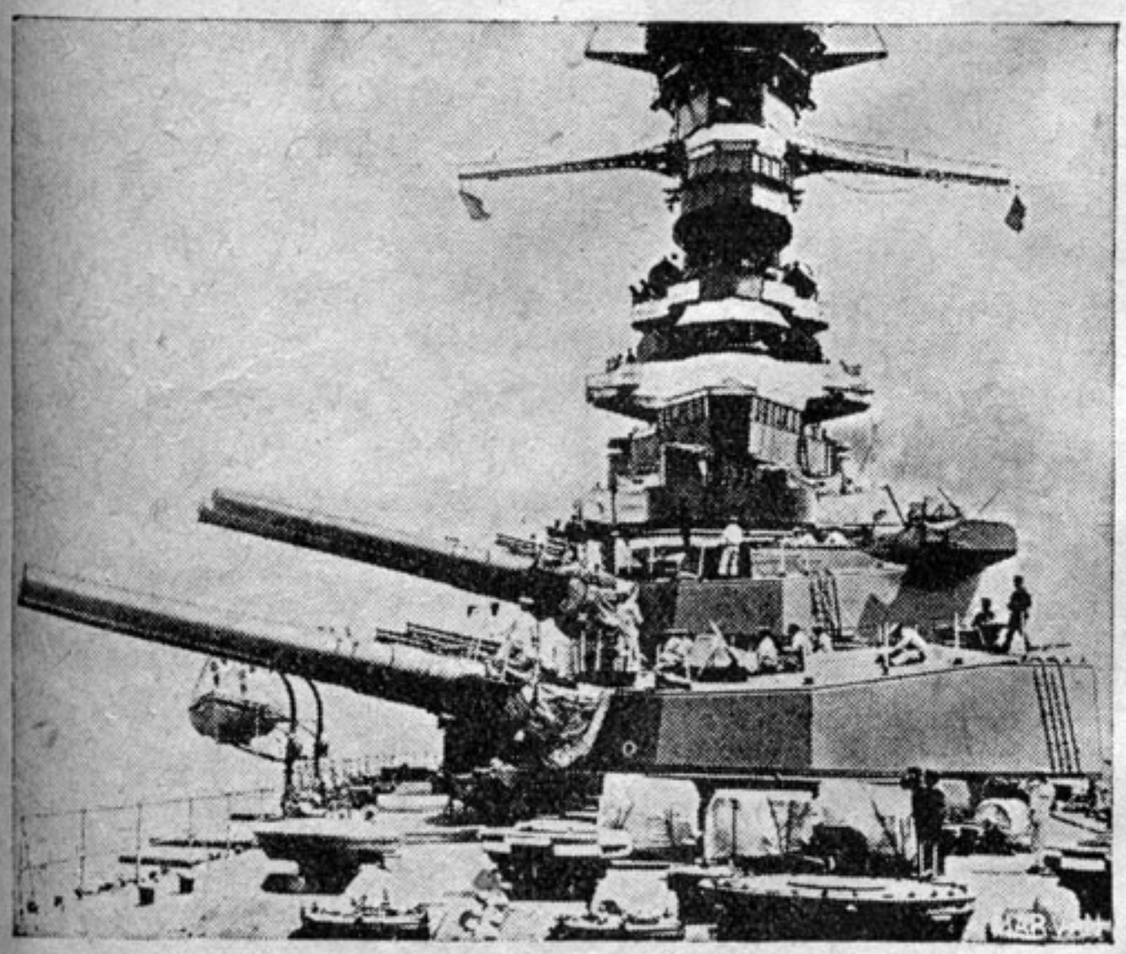
Vasul de linie american „West-Virginia" scufundat de aviaţia japoneză.

Vasele comerciale scufundate se ridică la 105, cu un deplasament de 600.000 tone, iar avariate grav 91 reprezentând 302.000 tone.

Aviaţia a avut de înregistrat pierderea a 1.537 avioane, — 461 în aer şi 1.076 pe pământ.

REZUMATUL OFICIAL AL OPERAŢIILOR NAVALE ŞI AERIENE JAPONEZE

1. — LA COLOMBO. Avioane ale marinei japoneze au doborît, cu prilejul unui atac dat la 5 Aprilie la Colombo, 57 avioane inamice de tipurile „Spitfire", „Hurricane", „Swordfish" şi „Defiant", scufundând în acelaşi timp sau avariind şi 16 vapoare. Trei hangare de a-



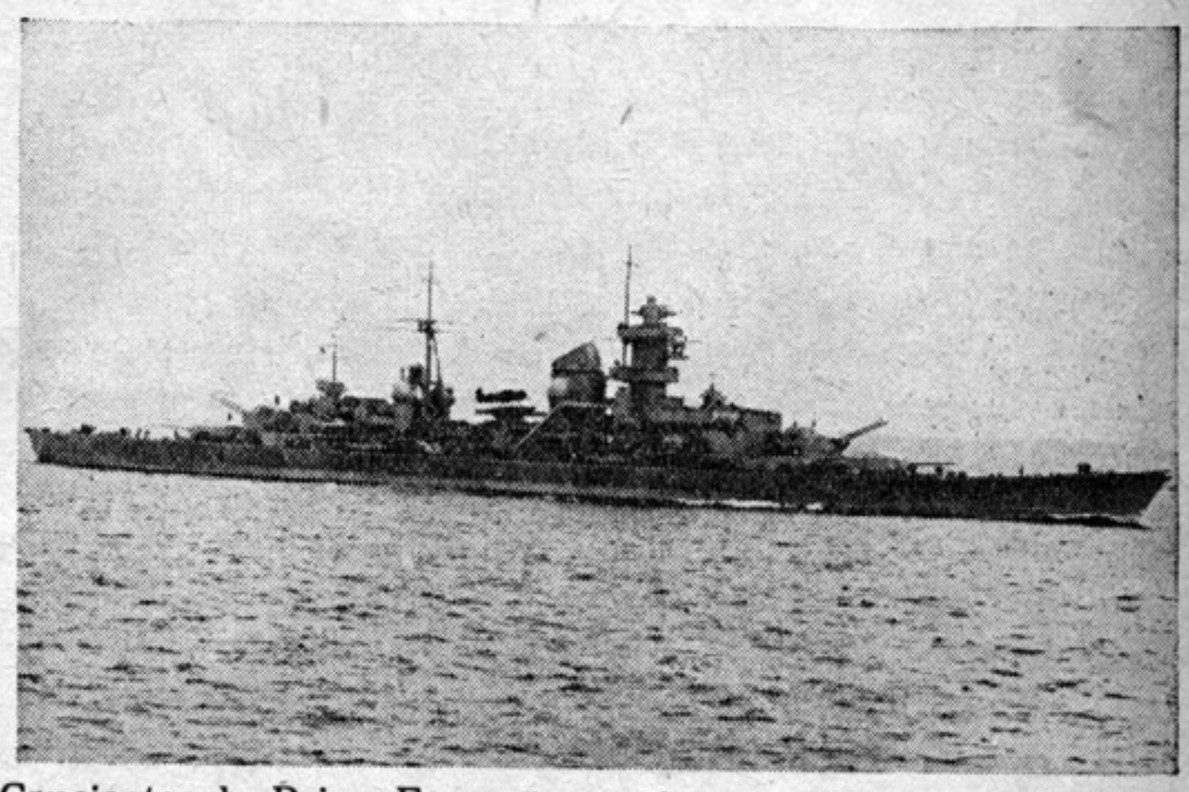
Cuirasatul japonez Huso de 30.000 tone.

vioane, un atelier de reparaţii şi alte obiective militare au fost grav avariate sau incendiate. In apele din vecinătate, două bombardiere mari de supraveghere şi un avion torpilor „Albatros" au fost distruse.

2. — IN APELE DIN REGIUNEA COLOMBO. Două crucişetoare de clasa „Cornwall" au fost scufundate foarte repede în ziua de 5 Aprilie, după ce fuseseră reperate de formaţiuni aeriene japoneze cam la 350 mile spre Sud de insula Ceylon.

3. — IN LARGUL BENGALULUI. Forţe navale japoneze, operând în golful Bengal, au scufundat la 7 Aprilie 21 vapoare britanice cu o deplasare totală de aproximativ 140.000 tone. In plus, ele au avariat grav alte 7 vapoare cu o deplasare totală de aproximativ 40.000 tone.

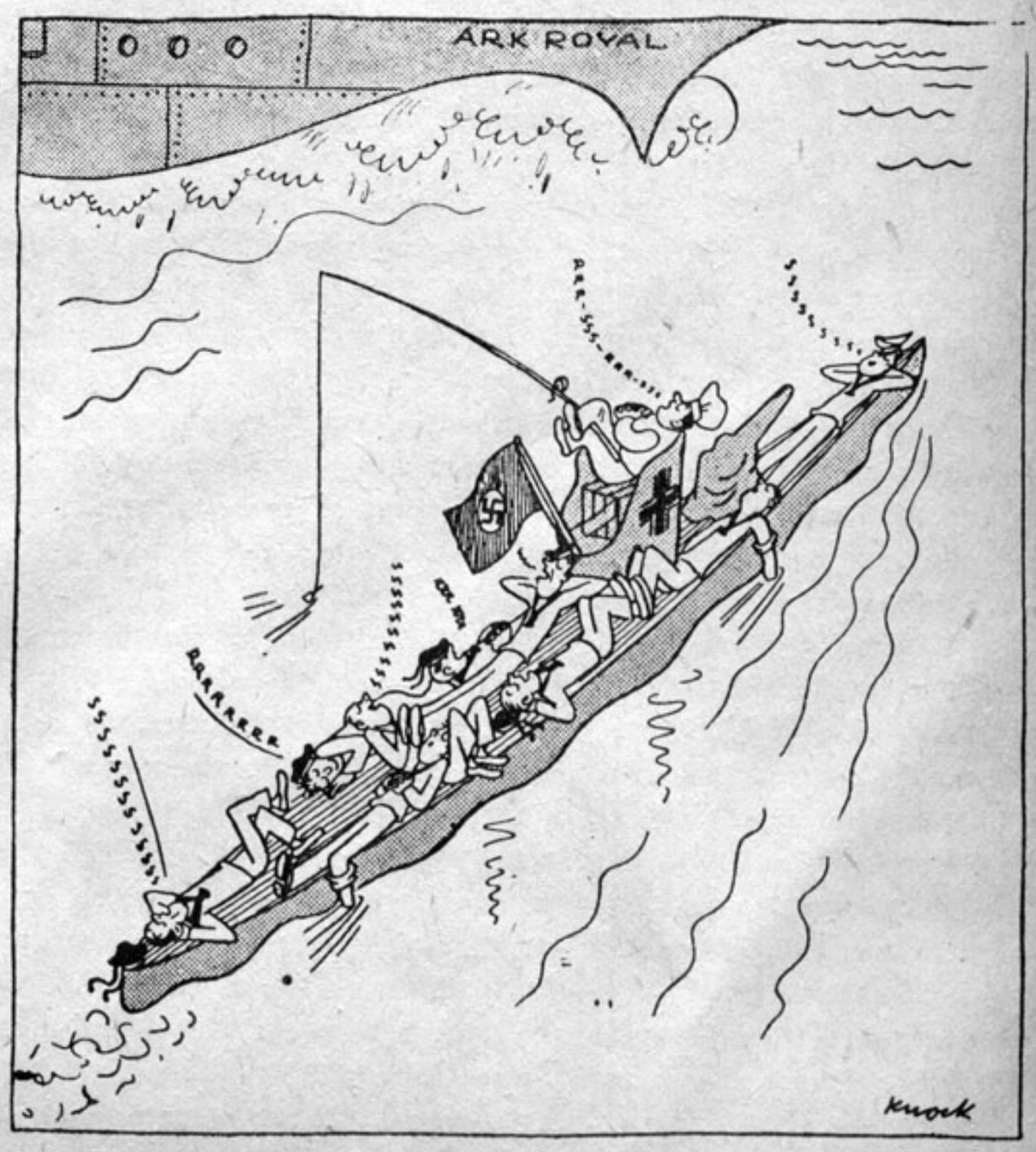
4. — PE COASTA DE EST A INDIEI. Stricăciuni serioase au fost pricniuite la 5 Aprilie mai multor vapoare şi instalaţii militare inamice, cu prilejul unei serii de atacuri efectuate de avioane ale marinei japoneze,



Crucişetorul „Prinz Eugen", care împreună cu vasele de linie „Scharinhorst" şi „Gneisenau" au reuşit să se strecoare la 12 Februarie prin canalul Mânecii.

prin surprindere, contra localităţilor Vizagapatang şi Cocanda de pe coasta de Est a Indiei.

5. — In REGIUNEA TRISCOMALI. La 9 Aprilie, cu prilejul unui atac dat prin surprindere la Triscomali de formaţiuni aeriene japoneze, 41 avioane inamice de tipurile „Huricane", „Blenheim" şi „Supermarine" au fost doborîte, iar alte 4 avioane au fost incendiate pe sol. In cursul acestei acţiuni, avioanele japoneze au avariat grav un crucişetor de clasa Leander şi au scufundat 2 vapoare mari şi unul mai mic. Ele au distrus arsenalul, două hangare mari de avioane, antrepozite, cazărmi, rezervorii de petrol, şi alte instalaţii militare, între carí şi instalaţiile bazei aeronavale.



Numai printr'o întâmplare norocoasă submarinele germane se ciocnesc cu flota britanică. (Radio Londra)

GLASUL PRESEI

Dunărea şi pericolul rusesc la gurile sale

Neamul românesc s'a desvoltat în întregul său trecut istoric sprijinindu-se pe două elemente naturale de ordin geografic: Tisa; Dunărea şi Nistrul, cursuri de apă cari formează centura exterioară privită ca limită relativ etnografică pe de o parte, iar pe de alta Carpaţii cari formează bastionul circular interior, socotit ca leagăn al românismului de unde neamul a radiat sau unde s'a adăpostit în furtunile ce s'au abătut asupra sa.

Cordonul de ape cari înconjoară spaţiul vital al poporului românesc reprezintă în acelaş timp, un factor de-o importanţă economică deosebită, mai ales în ce priveşte fluviul Dunărea. Bătrânul Danubiu a constituit întotdeauna o cale de invazie şi o bogată comoară. Rând pe rând, Dunărea a fost linia până la care s'a oprit expansiunea romană, germanică, apoi a năvălitorilor dispăruţi de mult, a Turcilor şi în fine către timpurile noastre a neamului românesc în complexul de influenţă politică turcească, austriacă, sau rusească.

Ca o cale de invazie, Dunărea a servit barbarilor răsăriteni să pătrundă fie spre Sud în peninsula balcanică, fie către Vest în inima imperiului roman. Tot dealungul ei s'au întins neamurile germanice şi vestitele cruciade, după cum în sens invers, Turcii au ajuns până sub zidurile Vienei.

Importanţa economică a Dunărei reiese atât din bogăţiile sale intriseci cum este peştele, păsările şi plantele de apă, cât mai ales şi prin aceea că este o cale de transport extrem de ieftină şi lesnicioasă. Trecând prin variate meleaguri separate de cele 6 părţi muntoase pe care le străbate. Dunărea colectează dela isvoarele sale Brigach şi Brege pe cei 3000 km. cât măsoară în lungime, toate produsele acestor regiuni, făcând un schimb continuu nu numai între neamurile riverane dar şi între bazinul său şi alte părţi ale pământului. Pentru aceasta ea se prelungeşte către Est cu Marea Neagră, care-o leagă de alte mări şi oceane, iar la Vest prin curioasele canaluri cu fluviile Main şi Rin către Marea Nordului. Astfel se explică străvechiul schimb de produse ale orientului (mirodenii, fructe, ţesături şi covoare, obiecte de artă) cu fabricaţiunile vestite din occident (arme, maşini, stofe, chimicale). Tot astfel se explică dece în actualul război poziţia economică a Marelui Reich şi a aliaţilor săi este favorabilă. Ei stăpânesc întregul curs al Dunării şi operaţiunile comerciale sau chiar militare nu pot fi stânjenite de inamici.

Pentru noi Românii, importanţa Dunării este capitală. Pe lângă faptul că este o puternică frontieră, ea reprezintă în acelaş timp un izvor nesecat de bogăţii. Din cele 15—17 milioane kgr. de peşte ce se scoate anual din apele româneşti, mai mult de ¾ se ridică din Dunăre şi lacurile sale. Cantitatea aceasta s'ar putea tripla fără ca să se distrugă posibilitatea de înmulţire a peştelui. Din acest punct de vedere statul român a dus până acum o politică economică rău îndrumată prin taxele mari ce percepea şi din care cauză peştele nu mai era un aliment popular, cum şi prin perioadele interzise pescuitului în lunile de primăvară.

Vânătorile raţionalizate de pasări, cari trăesc în cârduri imense, vânat ce s'ar putea întrebuinţa pentru conserve, fulgi şi îngrăsăminte, ca şi exploatarea masivă a plantelor aquatice, ar aduce venituri mari statului. Dar în acest domeniu terenul economic este aproape virgin. Statul nu a intervenit cu nimic pe lângă întreprinderile sporadice şi embrionare particulare.

Adevărata bogăţie ce o constitue Dunărea este însă calea ce se oferă transportului de mare tonaj. Se ştie că transportul pe apă este mai ieftin de cel puţin 10 ori decât cel cu calea ferată deoarece pentru acest fel de transport nu se cer cheltueli de infra sau supra structură sau de menţinerea viabilităţii.

România, ţară exportatoare de cereale, lemne şi petrol, are interes şi mai mare să folosească astfel de căi de comunicaţie pentrucă produsele ei destinate exportului sunt relativ ieftine, cu volum mare şi greutate mică. (A le transporta cu calea ferată înseamnă că preţul lor să se ridice enorm şi astfel să nu putem prevala piaţa internaţională).

In urma organizării navigaţiei pe Dunăre, numeroase societăţi au plasat capitalul lor în vase de tot felul şi material de cheiaj. La noi, trei întreprinderi mari, S. R. D., S. N. D. şi N. F. R. au realizat câştiguri excepţionale în transporturile dunărene. Traectul românesc al Dunării opune însă două probleme navigaţiei pe acest fluviu. Primul obstacol este sistemul stâncos al Porţilor de Fier în punctul unde Dunărea străbate pentru ultima oară Carpaţii. Cu toate ameliorările aduse prin minarea stâncilor şi curăţirea parcursului, la Porţile de Fier mai este mult de lucru pentru o navigaţie uşoară. In punctul acela Dunărea îşi adânceşte mereu cursul, iar stâncile, care barează cursul pe lungimi de kilometri, prezintă un pericol de care numai piloţii încercaţi se pot feri.

Al doilea obstacol îl constitue mâlul ce se depune la vărsarea Dunării în mare. Cursul apei fiind încetinit în regiunea deltei de contra balansul maritim, negreşit că şi nâmolul pe care Dunărea îl colectează dela numeroşii săi afluenţi, îl aşterne în această parte a traectului. Comisia europeană a Dunării şi astăzi statul român au întreţinut navigabilitatea prin dragajul executat pe braţul Sulina. Fără acest dragaj vasele de mare tonaj, cari intră în porturile maritime, nu pot pătrunde şi pe cursul Dunării din cauza nivelului scăzut al apei. Cu ajutorul dragajului, nivelul se ridică şi în felul acesta vasele pot pătrunde la Galaţi şi Brăila pe aşa zisa Dunăre maritimă.

Din punct de vedere politic şi militar cel ce stăpâneşte gurile Dunării guvernează întregul trafic, care trece spre mare sau despre mare, deoarece o astrel de activitate se filtrează în această parte a fluviului. Deaceea stăpânirea gurilor Dunării a fost o cursă care dealungul istoriei a atras pe Greci, pe Romani, cetăţile italiene din evul mediu, Turcii şi Ruşii. Astăzi problema se reactualizează prin ajungerea comuniştilor la gurile Dunării cu ocazia răpirii Basarabiei în 1940 .

Dela principatul moscovit aşa cum apare politiceşte în istorie, imperiul rusesc ajunge a fi o mare putere sub domnia lui Petru cel Mare. In afară de reformele care s'au impus timpului său, acest ţar a creiat pentru imperiul „roşienesc" aşa zisul vis al lui Petru, vis care se explica prin ocuparea Constantinopolului şi transformarea Mării Negre într'un lac rusesc.

Secolul al XVII-lea înseamnă începutul decăderii imperiului otoman. Pe ruinele acestui imperiu, Rusia a căutat să întindă stăpânirea sa către Sud şi Vest. Dar în acţiunile întreprinse în acest scop de către Petru cel Mare, de Ecaterina II-a cât şi de urmaşii săi, Rusia s'a ciocnit de marile puteri aşa cum astăzi imperiul bolşevic se ciocneşte de puterile totalitare naţionalíste.

La 1768 trupele ruseşti au ocupat ţările româneşti desvăluind războiul contra Turcilor sub pretextul, trâmbiţat apoi un secol, al apărării ortodoxiei. Cu toate că pacea dela Kuciuc-Kainardji dela 1774 a dat satisfacţie Rusiei, ei ajung a avea frontieră la Nistru abia în 1792 când domnea în Moldova Alexandru Moruzi. A fost primul pas în tendinţele de expansiune rusească în această parte. Tot în realizarea visului, Rusia deslănţue din nou războiul contra Turcilor în 1806. Oastele ruse fiind la început biruitoare, Rusia pretinde anexarea ambelor principate româneşti. Dar în 1812, când marele Napoleon ameninţa imperiul pravoslavnic, s'a încheiat o pace oportunistă. Această pace redusese pretenţiunile ruseşti căci li s'a dat Basarabia dela trupul Moldovei. Ajunşi astfel la gurile Dunărei, Ruşii au creat sub aspectul poliţiei sanitare şi vamale interzicerea navigaţiei în această parte. In realitate, Rusia căuta să paralizeze activitatea economică ce se desfăşura aici înlocuită de către propria lor economie. Din această cauză Rusia şi-a atras nemulţumirea marilor puteri, aşa că următorul război ce a avut

cu Turcii la 1828, când ţările româneşti au fost ocupate iarăşi, prin pacea dela Adrianopol s'a stipulat expres în pact principiul libertăţii navigaţiei pe Dunăre şi mare. Ocupaţia principatelor a durat până la 1834 ca garanţie a despăgubirilor ce trebuiau plătite de turci, cu toate că s'au dat Munteniei cele trei raiale turceşti: Turnul, Giurgiu şi Brăila, ruşii au continuat să împiedice navigaţia pe fluviu nu numai la guri ci până la Porţile de Fier. Diplomaţia rusească făcea mereu progres. Ea aducea la cunoştinţa lumei pretenţiunile Rusiei de a ocupa întreaga penisulă balcanică şi înlăturând cu totul pe Turci din Europa, ei să stăpânească strâmtorile.

La 1853 războiul izbucneşte iarăşi. Armatele ruseşti ocupă din nou principatele. Marile puteri văzând că expansiunea rusească ameninţă întreg Sud-Estul european, s'au coalizat şi în acelaş an, trupele ruseşti au trebuit să se retragă în Crimeea, iar ţărişoarele noastre au fost ocupate de austriaci. Ruşii au pierdut războiul.

Pentru pericolul permanent ce reprezenta Rusia la gurile Dunării, marile puteri au hotărît prin convenţia dela Paris din 1856 ca să înlăture pe Ruşi dela gurile Dunării. In acest scop s'a stipulat realipirea la Moldova a celor trei judeţe din Sudul Basarabiei, liberând navigaţia pe întreaga Dunăre navigabilă sub controlul şi garanţia marilor puteri şi neutralizarea Mării Negre.

Prin neutralizare se înţelegea că toate puterile riverane Mării Negre să înlăture arsenalele militare şi să dezarmeze vasele de război cu excepţia celor de poliţie. Aşa că marile şantiere militare dela Nicolaev au fost demontate.

In ce priveşte controlul navigaţiei pe Dunăre, el avea să se exercite printr'un organ internaţional denumit Comisia Europeană a Dunării (C. E .D.). In această comisie, care avea sediul la Galaţi, au avut reprezentanţi marile puteri şi statele riverane. Numărul membrilor, puterilor care erau reprezentate, ca şi întinderea atributelor ce putea exercita, acest stat în statul român, au fost deseori modificate până la 1937, când comisia s'a desfiinţat iar jurisdicţia ei a fost preluată de către România.

Trebueşte amintit că desele ocupaţiuni ruseşti ca şi cele austriace sau turceşti au împiedecat desvoltarea noastră economică şi politică aşa că la sfârşitul secolului al XIX-lea, ne găseam cu mult în urmă pe scara progresului faţă de alte state. Cele mai negre pete din istoria noastră modernă se datoresc în exclusivitate Ruşilor. Căci dacă ocupaţia şi prezenţa lor la gurile Dunării însemna atingerea unor mari interese pentru marile puteri, pentru noi era paralizarea totală a suflului economic. Gurile Dunării pentru noi este plămânul prin care economia noastră respiră către interesele universale alături de care lucrează.

O conjunctură favorabilă internaţională face ca Rusia să provoace războiul din 1877. In urma convenţiei secrete dela Livadia, România a intrat în război alături de Rusia, dar actul său a fost răsplătit mişeleşte de către Ruşi pentrucă la pacea din Berlin ni se ia cele trei judeţe din Sudul Basarabiei. Deşi tot atunci ni s'a dat Dobrogea, totuşi Rusia ajunsese din nou la gurile Dunării şi obiceiul hulpav de a împiedeca navigaţia a reapărut. Politica lor vamală şi sanitară dar mai ales numeroasele incidente de frontieră provocate de sălaşurile de lipoveni colonizaţi aici de Ruşi, formau un pericol permanent pentru navigaţie. Această stare de lucruri a durat până la 1918, când Basarabia a revenit României. In această epocă s'au făcut marile investigaţiuni româneşti pentru creiarea şi amenajarea porturilor ca şi toate cele necesare navigaţiei.

Dar anul 1918 nu aduce numai consfinţirea unor drepturi de veacuri româneşti sau înlăturarea unui pericol permanent dela gurile Dunărei, ci şi o totală răsturnare a vieţii politice şi sociale ruseşti. Aşa că în vulcanul ce a izbucnit între puterile naţionaliste şi democraţiile iudeo-comuniste, U. R. S. S., această fotografie cu totul desfigurată a vechei Rusii, a ajuns din nou la Dunăre, răpindu-ne Basarabia.

Astăzi U. R. S. S. se găseşte în plină dezagregare sub lovitura de trăsnet a formidabilelor armate naţionaliste ale Germaniei şi aliaţilor săi. Şi suntem încredinţaţi pe deplin că pericolul rusesc şi iudaic va dispărea pentru totdeauna dela gurile Dunărei. Deasemenea o stăpânire paşnică românească, va face să promoveze odată cu dreptatea istorică şi începutul unei epoci înfloritoare în economia întregului bazin dunărean.

Lt. IONESCU G. GION
(Tribuna-Braşov)

Marea, ca factor de apărare

de Pamfil Şeicaru

La lecţia de deschidere a cursului de istorie universală, la facultatea de litere, d. Gh. Brătianu a amintit la începutul prelegerii cuvintele cu care îşi încheia ultima zi de curs din Mai, anul trecut: „Nicio naţie nu s'a născut cu adevărat fără ca stindardul ei să fi primit botezul focului. E o lege inexorabilă a istoriei, ca, la locul de răspântie, fiecare generaţie să treacă prin aceeaşi grea încercare. Acea a bunicilor d-vs. a înfruntat-o în 1877, acea a părinţilor d-vs. în 1916—1919, rămâne ca generaţia d-vs., la rândul ei, să depună examenul de sânge şi de glorie. Eu aparţin unei generaţii care a mai avut cinstea, în anii dintâi ai tinereţii, să stea în rândurile luptătorilor şi nu am dorinţă mai fierbinte decât de a trece a doua oară examenul, alături de dvs".

Care-i cadrul de desvoltare a poporului român se cunoaşte, dar s'a insistat mai puţin asupra celor doi factori permanenţi şi determinanţi ai desvoltării noastre: Muntele şi *Marea*. „Ei mărginesc un spaţiu, pe care îl denumim „spaţiul de securitate al ţării" şi care cuprinde în sfera lui de interese mai mult sau mai puţin directe, porţile de fer ale Dunării, sau chiar bazele navale şi aeriene ale Crimeii. Munţii, dacă nu sunt ai noştri, şi marea închisă, ne sugrumă neatârnarea şi viaţa naţională. Munţii în mâna noastră şi marea liberă sunt, deci, pentru noi, nu numai probleme politice, dar condiţii esenţiale de existenţă".

Am putea spune că această introducere geopolitică la studiul Mării Negre era necesară, fiindcă noi va trebui să scrutăm drumurile tainice ale viitorului, nu cu tabla de valori a trecutului. Dinamica demografică a naţiei ne impune o revizuire totală a concepţiilor noastre politice, o revizuire a viziunii noastre Statale. Să ne deprindem a judeca în perspectiva desvoltărilor posibile.

Suntem 20 de milioane de români, deci vom trebui să asigurăm pentru viitor spaţiul geografic al desvoltării noastre, fiindcă peste un secol vom fi 40 de milioane; deci nu cu datele prezentului să examinăm viitorul, ci cu imaginea naţiunii de mâine şi în raport cu necesităţile ei de existenţă, datele prezentului.

Dacă munţii, ca factor de desvoltare a poporului român în decursul veacurilor, sunt cunoscuţi, studii numeroase contribuind la o lămurire a cuibului carpatic, în schimb prezenţa românească pe litoralul Mării Negre este foarte sumar cercetată. Şi o condiţie primordială pentru a asigura condiţiile de viaţă ale poporului român este marea liberă şi asigurarea unei prezenţe active la ţărmurile mării. Să avem curajul de a recunoaşte că am cercetat prea puţin şi am înţeles şi mai puţin rosturile noastre la Marea Neagră. Dacă am fi pus măcar atâta trudă la studiul geopolitic al Mării Negre, cât am risipit la studierea Societăţii Naţiunilor (la un moment s'a propus chiar ca obiect de studiu în programele liceelor), fără îndoială că am fi prevăzut în bugetele de la 1919 şi până la Iunie 1940, o contribuţie serioasă pentru marina de război şi, sigur, am fi avut o mult mai uşoară izbândă la Odesa.

Să ne închipuim un singur moment că am fi avut 20 de submarine; întreaga rezistenţă a Ruşilor la Odesa, şi ulterior la Sevastopol, ar fi fost redusă. Ce situaţie preponderantă am fi avut în Marea Neagră. Nu-i fără folos să treci în revistă toate greşelile trecutului, să afli un îndreptar, şi să proectezi asupra drumurilor viitorului toate învăţămintele culese.

Insuşirile marinăreşti s'au dovedit în acest război, cu toată puţinătatea mijloacelor care au stat la îndemână. Numai dacă am aminti isprăvile căpitanului Costăchescu, comandantul unui submarin al nostru, şi ar fi suficient spre a spori căinţele pentru toate uitările celor 21 de ani de viaţă politică, între cele două războaie.

D. Gh. Brătianu a început să examineze, în cursul său, chestiu-

nea Mării Negre, înlesnind tinerilor ce mâine vor participa la viaţa publică, familiarizarea cu problemele spaţiului de securitate a ţării cu condiţiile esenţiale de existenţă. Politica naţională nu poate fi redusă la entuziastă manifestaţie de stradă, la câteva teme bogate ca efecte pentru o elocvenţă; politica naţională implică o cunoaştere temeinică a condiţiilor de existenţă naţională, a condiţiilor de desvoltare istorică. Dacă am lua toate discursurile oamenilor politici, uneori chiar substanţiale ca conţinut de cugetare politică, nu vom găsi decât o foarte săracă înţelegere a elementelor permanente ale unei politici naţionale.

Mai este nevoe şi de o pregătire tehnică, de o familiarizare cu datele problemelor, cu desbaterea soluţiilor, cu acel serios al existenţii popoarelor. Cuibul Carpaţilor nu poate înlesni normala desvoltare a poporului român, fără spaţiul de securitate al Mării Negre. şi va trebui să subliniem luciditatea anticipatoare a d-lui Gh. Brătianu, care cuprinde în sfera de interese, mai mult sau mai puţin directe, ale spaţiului de securitate românească şi bazele navale şi aeriene ale Crimeii. Fiindcă lupta noastră dela răsărit îşi are un rost. Nici frontiera Nistrului, nici a Bugului, nu se apără fără să modificăm structura politică a vecinătăţilor. Ce este dincolo de frontiera mea? Iată întrebarea ce stă chinuitoare pentru oricine are o răspundere în politica naţională.

Chestiunea Mării Negre este în legătură nu numai cu spaţiul de securitate al ţării, ci şi cu deschiderea drumurilor viitoare ale unei alte prezenţe a poporului român în viaţa Europei de mâine.

(Curentul)

Dunărea ca mijloc de comunicaţie pentru vasele mari

Rolul ei în economia europeană de spaţiu mare

de dr. Werner Teubert, cons. ministerial

Imediat ce ţările europene vor reuşi să-şi sincronizeze agricultura şi industria într'o astfel de măsură încât vor deveni independente de importul de peste ocean, se va porni un schimb viu în cadrul Europei între statele industriale şi agrare, în consecinţă şi între Germania şi Sudestul european. Ca urmare traficul dunărean, care până acum avea un rol egal cu calea ferată şi traficul naval, în schimbul dintre imperiul german şi statele dunărene, va avea un rol mult mai hotărîtor.

Dacă traficul naval al secţiunii germane a Dunării a obţinut rezultate mult mai satisfăcătoare decât celelalte căi fluviale germane în concurenţa cu calea ferată, se datoreşte faptului că în bazinul Dunării erau de înlăturat distanţe mult mai mari — ca de exemplu pentru grâu şi petrol — şi trebuiau trecute mai multe hotare. Două împrejurări cari oferă un avantagiu navigaţiei fluviale faţă de calea ferată. Faţă de aceste două avantagii Dunărea avea desavantagiul faţă de celelalte căi navigabile că menţinerea navigabilităţii întâmpină multe dificultăţi, nu numai la trecerea prin Porţile de Fier — şi că numeroase porturi nu dispun de instalaţiile necesare şi de legături cu diferitele regiuni. Veniturile provenite din traficul dunărean n'au fost suficiente — în 1929, anul în care conjunctura a culminat, traficul dunărean s'a ridicat doar la 7 milioane tone, deci numai atât cât pe Oder şi nici măcar a zecea parte a cantităţilor transportate pe Rin. Pe nici o secţiune a Dunării traficul la Emerich reprezintă 54 milioane tone.

In urma anexiunii fostei Austrii la Reich şi a anilor de război a intervenit un impuls puternic în traficul dunărean, deoarece statele dunărene s'au apropiat economiceşte, încât o parte a navigaţiei maritime a trecut asupra Dunării. Rămâne întrebarea dacă şi în ce măsură se va ridica după război actualul trafic dunărean. Aceasta depinde de felul în care va creşte schimbul între statele care participă la traficul dunărean, cât şi de măsurile ce vor fi luate spre a îndrepta acest trafic pe calea Dunării.

In legătură cu acestea este de amintit în primul rând canalul Oder-Dunăre, care va contribui în mare măsură la ridicarea traficului dunărean, cât şi canalul Main-Dunăre care va lărgi mult sfera de influenţă a Dunării. Croaţia va fi mai bine legată de partea superioară a Dunării după ce calea fluvială a Savei va fi îmbunătăţită şi va fi prelungită dela Sisak la Zagreb şi înainte de toate drumul spre Dunărea superioară va fi prescurtat printr'un canal între Samac şi Vukovar. Chiar canalele plănuite între Dunăre şi Tisa, cât şi ramificaţia Dunării spre Bucureşti vor deschide spaţii noui traficului dunărean. Inzestrarea porturilor, care a fost începută nu numai în Marca de Est (Viena, Linz, Krems), ci este hotărîtă şi pentru porturile din statele dela Dunărea de jos urmând în acelaş timp să se construiască şi liniile necesare de cale ferată, cât şi mijloacele de transbordare între vas şi cale ferată, realizând însă şi o facilitare a legăturilor prin camioane. Inainte de toate însă se urmăreşte uşurarea şi eftenirea traficului dunărean prin înlăturarea masivă a impedimentelor de navigaţie dela Porţile de Fier.

Măsurile tehnice schiţate mai sus, cu care se va obţine şi o mărire a flotei dunărene, urmează să fie executate în deceniile care urmează. Mână în mână cu aceste măsuri se va produce o transformare a economiei în sensul dorit de economia de spaţiu mare, în ţările participante la traficul dunărean, care va duce la creşterea schimbului de mărfuri. Ţările din sudul Dunării vor putea prin intensificarea agriculturii lor şi prin răspândirea cât mai largă a culturii plantelor industriale şi furajere — chiar în urma unui consum ridicat prin îmbunătăţirea standardului de viaţă — să dispună de un mai mare surplus de produse agrare, cu deosebire de cereale şi să le transporte pe Dunăre. Petrolul României va găsi un debuşeu mai însemnat în Germania, contribuind şi la stimularea transporturilor miniere, cu deosebire a tranporturilor de minereuri din minele nou deschise. Transportul produselor industriale va lua un deosebit avânt în urma creerii nouilor industrii din Austria şi mai ales din Linz, cari împreună cu industriile, cu care se face legătură prin canalurile Dunăre-Oder şi Main, vor aproviziona ţările dunărene de sud cu fier, oţel şi maşini, stimulând astfel în aceste ţări ridicarea breslelor, cât şi intensificarea agriculturii. Datorită acestui fapt în transportul în josul Dunării vor avea o importanţă tot mai mare cantităţile de cocs şi îngrăşăminte chimice necesitate de aceste ţări.

S'a afirmat că într'un deceniu se poate calcula un trafic dunărean în interiorul Mărcii de Est de circa 15 milioane tone — un trafic care va proveni din canalele care vor porni atunci de acolo spre Oder sau Main. Faţă de traficul anului 1938 circulaţia dela Viena în sus va fi de opt ori mai mare, cu deosebire în urma transportului cărbunilor, în timp ce se aşteaptă un trafic de cinci ori mai mare pentru secţiunea dintre Viena şi Bratislava. Se poate presupune că viitoarea mişcare de bunuri pe Dunăre — chiar admiţând că şi pe viitor traficul dunărean va concura în schimbul ţărilor dunărene nu numai cu calea ferată, ci şi cu traficul naval prin Gibraltar — la vreo 20 milioane, care reprezintă cantitatea întreită a anului 1929, sau dublul traficului din anul respectiv pe Elba. O astfel de augumentare a traficului nu este de aşteptat pentru nici un alt fluviu — afară de Vistula şi Oder, la traficul cărora vor contribui într'o mare măsură cărbunii din Silezia Superioară.

Până atunci s'a acordat Dunării — sub influenţa economiei de spaţiu mare — o importanţă navigabilă şi mai mare pentru viitor, care nu se poate compara decât cu aceea a Rinului. O circulaţie de astfel de proporţii nu este de aşteptat datorită următoarelor motive:

In primul rând transporturile de cărbuni şi minereuri, care constitue transportul principal pe Rin şi alte fluvii, nu vor avea decât o valoare secundară şi acest lucru se poate afirma şi de pietre şi lemne. Deoarece este de aşteptat că populaţia ţărilor Dunării de Jos îşi va ridica standardul de viaţă, atât de scăzut până acum, va duce la diminuarea exportului de produse agricole, cu atât mai mult, cu cât trebue să se calculeze cu o creştere puternică a populaţiei în ţările respective. Aceasta va duce cu timpul la crearea unei industrii proprii, încât şi importul unor produse industriale din Reich vor fi diminuate.

Creşterea traficului scontat nu se referă numai pentru Dunăre, căci şi căile ferate îşi vor desăvârşi activitatea ca şi traficul dunărean, atrăgând prin aceasta o nouă circulaţie. Această constatare are valoare şi pentru traficul maritim, care va fi stimulat în

numeroasele porturi maritime, ale ţării şi nu mai puţin prin canalul plănuit între Dunăre şi Constanţa. Chiar pentru Reich poate va mai fi important stimularea şi desvoltarea unui trafic maritim şi a porturilor sale maritime, decât a navigaţiei fluviale. Afară de aceste, trebue avut în vedere că ruta maritimă prin Gibraltar va rămâne în multe relaţiuni comerciale mai eftină decât traficul dunărean şi că spre exemplu un fraht pentru cereale şi petrol dintre România şi spaţiul Nurenberg-Bamberg nu va fi cu mult mai eftină decât pe calea maritimă prin Rotterdam.

Un aport însemnat ar primi traficul dunărean în eventualitatea că schimbul de mărfuri dintre Reich şi ţările Sudestului ar trebui să renunţe la calea prin Gibraltar şi ar fi îndreptate pe calea Dunării nu numai acele bunuri, care altfel ar trece prin porturile maritime ale ţărilor dunărene, ci şi acele mărfuri care pornind din Marea Neagră ar lua drumul maritim. Dar se pune întrebarea dacă pentru un trafic atât de desvoltat nu se merită realizarea planului amintit atât de des, al unei căi fluviale între Marea Nordului şi Marea Neagră. Printr'o astfel de cale fluvială Dunărea ar fi descongestionată, cu toate aceste traficul ei de bunuri s'ar putea aprecia pentru viitor la circa 20 milioane tone. In tot cazul trebue încă de pe acum să cercetăm cu temeinicie în ce măsură depind aceste aprecieri asupra veniturilor de transport de structura economică a ţărilor dunărene şi de viitoarea situaţie a frahturilor, spre a putea judeca în ce măsură sunt justificate măsurile amintite mai sus în vederea extensiunii circulaţiei dunărene. In măsurarea viitoarelor necesităţi de vase dunărene va trebui examinată în ce proporţie va fi nevoită să preia Dunărea o parte a traficului maritim spre a putea dirija o parte a flotei fluviale din vechiul imperiu peste nouile canale în Dunăre.

(Curentul)

Dunărea şi destinele Româneşti

Problemele dunărene continuă să figureze la loc de cinste în presa europeană, ca şi în proecupările constructive ale cercurilor politice şi economice din ţările Axei. Pentru moment un lucru este palpabil: înlăturarea stăpânirii bolşevice dela gurile Dunării a ridicat de pe umerii tuturor statelor interesate povara primejdiilor pe care Rusia comunistă, ca şi Rusia regimurilor ţariste din trecut, ne-a făcut s'o simţim cu primul prilej oferit de conjunctura internaţională.

Reintegrarea întregului sistem al gurilor Dunării sub oblăduirea românească nu numai că restaurează în chipul acesta un drept istoric şi o îndreptăţire geografică şi economică naturală în favoarea unui popor cu cea mai veche sălăşluire în această regiune şi după însângerări seculare la hotarele Răsăritului, ca să ţie piept năvălirilor şi infiltrărilor asiatice spre inima Europei, dar dă satisfacţie şi unui interes internaţional mereu actual şi de primul ordin: chezăşia menţinerii *libertăţii de navigaţie pe artera fluvială cea mai importantă a Continentului.*

Repetarea vechiului joc al răpirei Basarabiei şi înstăpânirea puterii moscovite peste importantul braţ al Chiliei nu constituiau decât punctul de plecare al unor viitoare manevre de infiltrare ce n'ar fi întârziat să se succeadă şi care i-ar fi asigurat, din primul moment, cel puţin controlul navigaţiei în Deltă şi, prin aceasta, al navigaţiei pe Dunărea maritimă. Cu un cuvânt: comanda — cu toate consecinţele arbitrare şi vexatorii — peste tot traficul fluvial şi peste orice posibilităţi de desvoltare, pe această cale, a legăturilor economice dintre ţările dunărene şi cele învecinate din centrul şi nord vestul Europei, pe deoparte, şi Sud-Estul european şi Orientul Apropiat, pe de altă parte.

România n'a manifestat niciodată veleităţi de acaparare şi de dominaţie absurdă. Tot trecutul său stă mărturie. Ea n'a cunoscut decât strădania şi jertfa pentru păstrarea libertăţii, independenţii şi dreptului ei la viaţă. Chiar în chestiunea Dunării n'a fost decât precursoarea şi stegarul cel mai însufleţit pentru consacrarea principiului libertăţii de navigaţie dunăreană.

Deci nu din această parte s'ar putea ivi măcar umbra unei temeri că România ar ameninţa vreodată în viitor sfinţenia principiului pentru care ea a luptat şi a suferit în trecut şi dela biruinţa căruia a avut atâtea foloase de recoltat.

Prezenţa ei la gurile Dunării constitue mai degrabă chezăşia cea mai sigură — chezăşie permanentă şi absolută — că libertatea navigaţiei pe această arteră internaţională nu numai că va rămânea nealterată din partea sa, dar va găsi în ea apărătorul cel mai loial şi cel mai hotărît împotriva tentativelor din afară.

In ce priveşte perspectivele ţării noastre legate de importanţa considerabilă pe care o va avea Dunărea în rosturile viitoarei ordine economice a Europei, — caşi, de altfel însăşi poziţia Statului român faţă de viitorul statut dunărean — trebue să fie privite în lumina situaţiei şi a realităţilor de azi. O realitate este că România deţine 1.100 km. din întregul parcurs dunărean, cu gurile Dunării şi cu Dunărea maritimă Brăila-Mare şi că în urma schimbărilor produse în zona litoralului maritim, ea a devenit azi cel mai important stat la Marea Neagră. E de ajuns să menţionăm aci, după o publicaţie de specialitate, că faţă de un trafic din porturile ruseşti ale Mării Negre (Batum, Mariupol, Nicolaev, Rostov) de 11.4 milioane tone, traficul maritim al porturilor româneşti (Constanţa, Brăila, Galaţi), plus traficul portului Odessa, ar totaliza peste 12 milioane tone, Constanţa clasându-se permanent în fruntea tuturor porturilor Mării Negre cu un trafic de 6.34 milioane tone. (In treacăt amintim că Bulgaria, cu porturile Varna şi Burgas, abia deţine 550.000 tone în traficul Mării Negre, iar Turcia nu dispune decât de portul Trapezund la Marea Neagră, redus la un trafic puţin însemnat, mai mult de coastă).

(Universul)

Primatul Românesc la Marea Neagră

Cifrele au o elocvenţă ce nu poate fi întunecată de niciun argument potrivnic. Ele exprimă certitudini a căror clară preciziune sunt un adevărat îndreptar pentru cei ce vor să-şi potrivească faptele după realităţi, nu după jocul nesigur al imaginaţiei sau al calculelor probabilităţilor.

Astfel, statistica traficului principalelor porturi ale Mării Negre arată că România deţine, azi, întâietatea economică a acestei importante zone continentale.

Patru sunt ţările ale căror coaste sunt scăldate de apele Mării Negre: România, Sovietele, Turcia şi Bulgaria.

Dacă Turcia deţine, din punct de vedere militar, poziţia cea mai importantă, având sub controlul ei ieşirea din Marea Neagră, adică legătura maritimă a celorlalte trei ţări cu restul lumii, din punct de vedere economic ea se află pe ultima treaptă a importanţei neavând la Marea Neagră decât un singur port mai răsărit — Trapezunt — al cărui trafic se reduce la necesităţile locale ale coastelor sărace din nordul Turciei.

Nici Bulgaria, cu cele două porturi — Varna şi Burgos — nu depăşeşte un milion de tone trafic maritim anual (mai puţin decât traficul maritim al Brăilei).

Singura ţară a cărei importanţă economică la Marea Neagră întrecea pe aceia a României era Sovietele. Traficul principalelor porturi sovietice — după o statistică de acum şapte ani — era următorul: Odesa, trei milioane opt sute de mii de tone; Batum, cinci milioane o sută de mii tone; Mariupol, două milioane şi jumătate, Nicolajew, un milion şi jumătate şi Rostovul, două milioane şi două sute de mii tone. In total, Sovietele aveau, la Marea Neagră, importantul trafic anual de peste cincisprezece milioane de tone.

Azi, situaţia s'a schimbat. Pierzând Odesa, care e sub administraţie românească şi diminuându-se importanţa celorlalte porturi din sudul Rusiei, Sovietele nu ar mai putea avea, chiar în timp normal, un trafic, pe marea Neagră, superior mult cifrei de 10 milioane de tone. In schimb România, care avea înainte de războiu un trafic de peste opt milioane de tone, îl are în prezent de peste douăsprezece milioane.

In adevăr, Constanţa se plasează azi, cu ale sale şase milioane şi trei sute patruzeci de mii tone de trafic anual, în fruntea porturilor Mării Negre. Adăogând cele peste două milioane ale traficului Brăilei şi Galaţiului, cum şi cele aproape patru milioane ale

Odesei, ţara noastră deţine o întâietate economică a cărei importanţă, şi pentru noi şi pentru străinătate, nu poate fi desconsiderată de nimeni.

Pentru noi, primatul economic pe care îl avem la Marea Neagră dă şi mai multă garanţie de stabilitate rolului politic pe care trebue să-l jucăm în sud-estul european. Şi pentru a ne menţine această întâietate economică, ce garantează posibilităţile noastre politice, va trebui să depunem toate eforturile implicate de îmbunătăţirea şi desvoltarea producţiei noastre cum şi cele ce sunt cerute de o ameliorare a mijloacelor de transport interne — terestre şi fluviale — mijloacele prin care pot fi puse mai bine în valoare bogăţiile ţării şi satisfăcut tranzitul internaţional.

Pentru străinătate, România nu va fi numai o importantă zonă de producţie sau de tranzit, ci şi ţara care deţine întâietatea economică a unei întregi regiuni continentale. De aici atenţiunea financiară şi politică ce ne va fi acordată după războiu.

Căci atunci, politicul va fi iarăşi condiţionat de economic, deci această atenţiune va permite statului nostru să-şi menţină poziţia câştigată azi.

(„Acţiunea")

Transformarea Dunării într'o autostradă fluvială şi maritimă.

Viena (Radiopress).

Reichsleiterul Baldur von Schirach în calitatea sa de preşedinte al societăţii pentru Sud-Estul european, a dat secţiunei acestei societăţi care se ocupă special cu lucrările privitoare la rezolvarea problemelor dunărene, o însărcinare de a elabora în toate detaliile măsurile pentru transformarea Dunărei într'o mare autostradă fluvială şi maritimă pentru navele de un tonaj mare.

Ţinta de până acum ca să fie asigurată adâncimea dela 2 m. în sus în partea navigabilă a Dunării, chiar la nivelul cel mai mic al apelor a fost şi azi întrecută, deoarece vasele standardizate, care navigă prin marea arteră fluvială Rin-Main-Dunăre, au sub o încărcătură completă afundătura în apă de la 2,5 m. în sus.

Secţiunea lucrărilor, privitoare la rezolvarea problemelor dunărene, după cercetări amănunţite şi precise, a constatat că în situaţia actuală s'au creiat împrejurările cele mai favorabile şi pentru a ajunge la adâncirea ulterioară a părţii navigabile şi în Dunărea mijlocie şi în Dunărea inferioară. Chiar şi azi vasele maritime, cari sub încărcătura completă au o afundătură de 2,3—3,1 m. trec liber pe Dunărea inferioară. Aceste vase dunărene până acum au navigat între Budapesta — Istanbul şi chiar mai departe până la Alexandria.

In viitor va fi cu putinţă, după ce vor fi efectuate lucrările de regulare, că vasele cu un pescaj până la 3,3 m. vor naviga şi contra curentului până la cotul Dunării la Gönyü.

Acest trafic dunărean pentru vasele maritime va putea fi prelungit cel puţin până la împreunarea la Viena a canalului Oder—Dunăre. Pentru realizarea acestei ţinte va fi necesară construirea unui canal lateral al Dunării cu o lungime de 110—120 km. dela Gönyü până la Viena. Astfel vasele maritime cu o afundătură sub plina încărcătură până la 3,3 m. vor putea naviga pe Dunăre fără nici o transbordare până la Viena.

(Curentul)"

Nistrul în literatură

De câte ori un nume de râu apare în versurile româneşti, el vine încărcat de un prestigiu istoric. Peste câmpiile pe care le evocă, numele lui deschide o zare de farmec în trecut. Un râu, o vale, o regiune ne aparţin şi în măsura în care, legate de simţirea noastră, ne împlinesc sufletul cu peisajul pe care îl amintesc. Definind unităţi geografice, numele râurilor au adeseori înţelesul de stăpânitori într'o ţară patriarhală. In expresia *Ţara Oltului,* bunăoară, *Oltul,* e aşezat de gândirea poporului la treapta de *Domn.* De ce vor fi trezind în sufletul românesc nostalgii de neînvins toate acele versuri populare care dau codrilor, râurilor, mării, atribute împărăteşti ? Versul *„Codrule, Mătia Ta"* ne umple inima de vraja unei chemări pe care numai sufletul românesc o poate înţelege. El evocă o natură pe care o simţim, în dor şi iubire, până în ultima noastră fibră sufletească. Este apelul vieţii noastre, de demult trăite în împărăţia acestei naturi, neîncetat prietenă şi supusă stăpânilor ei.

Scriind în „Viaţa Basarabiei" despre numele Nistrului în literatura românească, d. Pan Halipa face următoarea foarte justă remarcă privitoare la scriitori slavi.

„Nistrul nu este apă rusească". Dintre scriitorii şi poeţii ruşi n'a încercat, nu s'a încumetat nimeni să-l cânte, deşi secolul al XIX-lea de încătuşare rusească a Nistrului, este în acelaş timp şi secolul de extraordinară înflorire a literaturii ruse. Care-i cauza acestei enigmatice tăceri şi de ce s'a cântat numai Niprul, numai Donul şi numai Volga ? E uşor de înţeles, credem, şi lămuririle noastre ar rămâne inutile. Nistrul nu trezea nici un fior, nici un ecou din vremuri depărtate, în sufletele artiştilor slavi, fiindcă aceştia îl simţeau rece, străin, mort. Nimic nu-i chema, Nici istoria. Nici unda lui răcoritoare. Ne-o mărturiseşte Adam Mickiewicz, marele poet polonez, — care a fost la Cetatea Albă. In frumosul poem „Stepele Akermanului", A. Mickievicz spune :

„Cu carul cobor în oceanul nesfârşit de verdeaţă,
„Plutind ca'ntr'o luntre în şiroae de ape,
„Lovindu-mă de ierburi şi flori,
„Ocolind insulele buruienelor ghimpoase.

„Se întunecă. Inainte, nici un semn, nici o movilă.
„Privind la stele, merg înainte...
„Zăresc ceva în depărtare. Un nor ? Al zilei răsărit ?
„E a farului lumină, e farul Akermanului !

„Mă opresc şi aud sborul berzelor în cer....
„Şi câte-s ! Nici ochiul şoimului nu le-ar prinde !
„Un fluture s'alină uşor pe tulpină ; iar jos
„Un şarpe alunecos se mişcă 'n buruene....

„E liniştea atât de mare, încât chiar a istoriei îndepărtată chemare [s'ar auzi....

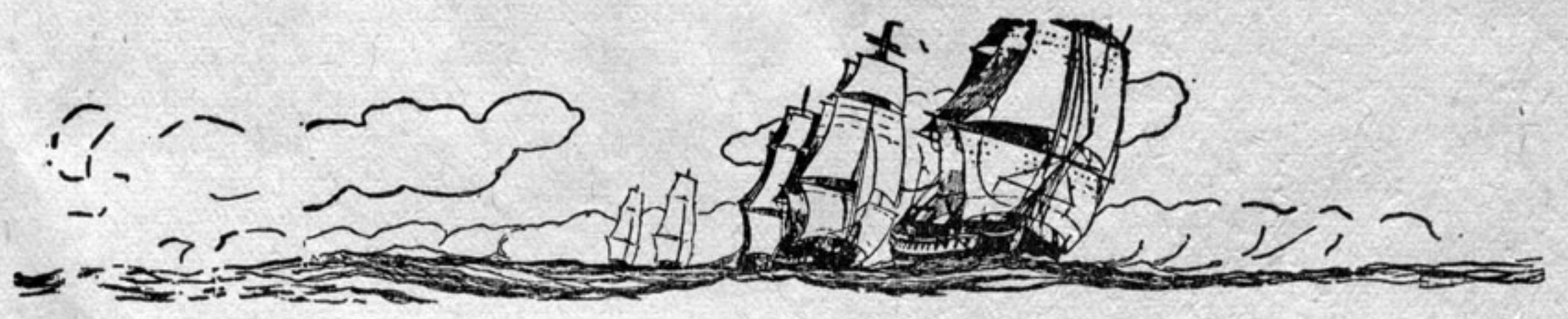
„Dar nimeni nu mă cheamă !....

Istoria nu-l chema, deasemenea, nici pe Puşkin, genialul poet rus, care a stat în Basarabia dela 1819 — 1822 şi care ar fi putut să cunoască de aproape Nistrul. Dar pentru Puşkin şi Nistrul şi întreaga Basarabie n'au fost decât un pustiu ! In cunoscuta evocare a lui Ovidiu, săpată şi pe monumentul lui Puşkin dela Chişinău, poetul spune : „Aici, cu lira bardului, clamând pustietăţile, am rătăcit şi eu !....".

Dintre versurile citate în acest articol — reţinem aceste versuri populare :

Am rămas al nimărui
Pe marginea Nistrului
In jeliştea vântului.

(„Dacia")



Flota Jugoslavă.

Flota de război Jugoslavă cuprindea un singur crucişetor, „Dalmacija“, vechiu de vreo patruzeci de ani, care a făcut parte din flota celui de al II-lea Reich sub numele de „Niobe“.

El servea în ultimul timp ca vas şcoală.

Unităţile uşoare ale flotei iugoslave de război cuprind următoarele unităţi:

Contra torpilorul „Dubrovnik“, de 1880 tone, de construcţie britanică, lansat în 1931;

Trei torpiloare, de 1210 tone, construcţie cu totul recentă, şi anume: „Beograd“, „Zagreb“ şi „Liubliana“, ale căror planuri au fost stabilite în şantierele din La Loire. Primul a fost construit la Nantes în 1938, iar celelalte două în şantierele întemeiate în Iugoslavia de societatea franceză în asociaţie cu firma britanică Yarrow;

Şase mici torpiloare, foste austriace, de 250 tone, datând din 1915;

Unsprezece puitoare de mine şi drăgi de mine, din cari şase cumpărate din Germania;

Patru submarine, din cari două de 975 tone şi două de 630 tone, acestea din urmă construite la Nantes şi puse în serviciu la 1929;

Un anumit număr de vedete lanstorpile.

In ce priveşte flota de comerţ, — flotă relativ importantă pentru un stat care are acces la mare numai de douăzeci de ani, — ea se compunea, la 1 Iulie 1939, din 190 unităţi, reprezentând un total de 411.000 tone brute, din cari 187 vapoare şi nävi cu motoare.

Independent de serviciile de pasageri pe cari Iugoslavia le exploata în Mediterana şi în special în Adriatica, marina comercială iugoslavă ocupa un loc de seamă în transportul cerealelor din America de Sud în Europa.

Veneţia va fi legată de Locarno printr'un mare canal navigabil.

Marile avantagii pe care le-ar avea economia elveţiană depe urma unei căi navigabile între Locarno şi Veneţia a constituit obiectul unei discuţii care a avut loc la Lugano în sânul adunării bancherilor elveţieni. La aceste discuţii a luat parte căpetenia departamentului politic dela Berna, D. Dilet Golas. D. Farni, membru în guvernul cantonului Tesin, a făcut o amplă dare de seamă arătând avantagiile acestei lucrări şi înfăţişând marele interes cu care Elveţia urmăreşte programul de construcţie al căilor fluviale, care sunt pe cale de înfăptuire pe câmpia Padului. D-sa a adăugat că toată lumea doreşte ca să se ajungă în timpul cel mai scurt la un acord între Italia şi Elveţia pentru înfăptuirea acestui canal de mare interes pentru teritoriul elveţian şi a anunţat că proectul a şi fost dat în studiu tehnicienilor.

Marea Neagră va fi legată cu Marea Nordului.

Problemele Europei Centrale, în spaţiul căreia România ocupă locul cel mai important din punct de vedere politic, militar sau economic, au format obiectul de studiu al cercurilor germane conducătoare.

In interiorul spaţiului european va juca probabil, încă înainte de terminarea războiului, un rol important o cale de comunicaţie pe apă. Ea va întrece în capacitate şi volum de transport toate celelalte fluvii navigabile.

Canalul Rhin-Dunăre-Marea Neagră.

Pacificarea economică în acest spaţiu dunărean şi autarhia continentului asigură traficului pe Dunăre un mare viitor. De pe acum România şi-a îndreptat privirea către perfecţionarea şi modernizarea instalaţiilor din porturi şi a flotei fluviale. Capacitatea tonajului existent nu va putea constitui decât un procent mic din totalul transporturilor.

Germania, încă dela 1933, a activat construcţia canalului Rhin-Main-Dunăre. De abia prin terminarea acestei diagonale continentale de mare trafic fluvial va fi posibilă o economie de mare anvergură, care va veni în folosul întregei Europe.

Pentru Dunăre se ridică zorile unor zile mari. In afară de Rhin şi Main vor mai fi legate de Dunăre, Elba, Oderul, Bodensee şi Adria.

Canalul Rhin-Dunăre este pentru Europa mai important decât Canalul de Suez. Acesta a fost motivul pentru care România a trecut în buget 160 milioane lei pentru construirea unui canal care trebue să lege capitala României cu Dunărea.

Un canal Dunăre-Constanţa.

Mai departe se plănuieşte unirea printr'un canal a portului Constanţa cu Dunărea, prin care se va face posibilă vărsarea Dunării în Marea Neagră printr'un curs mai bun şi mai scurt. Constanţa va câştiga în importanţă maritimă.

Punerea în valoare a navigaţiei noastre fluviale.

Viitoarea diagonală de comunicaţie dintre Marea Nordului, Atlantic şi Marea Neagră, va avea într'o zi un rol epocal, tot atât de important ca acela pe care l-au avut odinioară canalele Suez sau Panama. Cu această cale de comunicaţie navală viitoarea Europă Centrală va dispune de două sisteme de canale — orizontal şi diagonal — adică canalul continental central german şi canalul Rhin-Main-Dunăre. Legăturile celui din urmă vor ajunge cu influenţa lor departe în Orient.

(Viaţa)

Plânge Marea

Plânge marea, plânge valul şi se spulberă turbat,
Că de-atâta tiranie, apele s'au turburat...
Marea îşi lua ea jertfe când şi când, după capricii,
dar s'o faci mormânt de crime, cu enorme sacrificii,
nu se'mpacă-aşa de lesne, vietatea să-i omori,
să-i îngropi adânc în beznă şi mistere şi comori...
Stăpânită de urgie, azi, se lasă'n aparenţă
şi suspină disperată în a tunului cadenţă,
dar... fereşte Doamne, mâine, când s'o 'nfuria deajuns
şi s'o răsbuna cum ştie pe acei ce i-au străpuns
inima şi-al ei domeniu, cu mii bombe otrăvite,
răscolindu-i aşezarea cu cărări netălmăcite...
Iadu'ntreg se va deschide şi va fi amar de lume;
victimele ei deatuncea, înghiţite fără nume,
vor plăti, cu-a lor viaţă şi cu cei rămaşi stingheri,
setea ei de răsbunare, înfruntarea cea de eri...
Plânge marea, plânge valul, dar ghicit-aţi dece plâng?
de s'aude'n depărtare şi dece'n adânc se frâng?...
Plâng de mila omenirii, care-aleargă rătăcită
după glorie deşartă şi se sbuciumă rănită,
fără ideal şi ţintă, hărţuită de destine,
căci natura, vrăjitoarea, fără forţe'n mâni o ţine...
Luptă azi pentru pământuri şi hotare îşi înseamnă;
se omoară, se desbină şi la crime se îndeamnă...
Ce pământ, în vecinicie, îşi va mai păstra hotarul,
când natura, pe-a lui faţă, va svârli distrată zarul?
Va dura puhoi de ape peste scoarţa 'nţepenită
şi va şterge furnicarul cu-a lui soartă mărginită...
O, atunci, va râde marea dece-a fost şi va mai fi,
iar de-atâta biruinţă, *râdeţi, râdeţi, dragi Copii!*

GALLIA TUDOR

Un înger

Un înger, parcă, Te sărută —
Pe ochi, pe frunte şi pe spini;
Pe gura mută...

...Pe ochii'nchişi — dar, plini
De strălucirea bunătăţii Tale!...

..Pe fruntea Ta
Cu linii şi cu planuri
De-ascensiune — ideale:
Elanuri
Dumnezeeşti!....

...Pe spinii Tăi —
Tot ca şi oamenii de răi... —
Ce, totuşi, n'ai vroit
A Ţi-i îndepărta!...

...Pe gura —
Mărgăritar,
Ce nimeni nu-L dispută... —
Cu care nu ne mai vorbeşti
Aşa de simplu — dar,
Aşa de măestrit!...

...Un înger, parcă, Te sărută —
Un înger ca răsura...

CRIDIM

Iubita marinarului

Cer înstelat şi zi senină
Pe rând veniţi şi iar plecaţi!
De ce nu staţi să ascultaţi
Smerita rugă ce vă'nchină
O biată inimă ce-i plină
de-un dor nespus?

Voi valuri ce în goană treceţi
Pe lângă ţărmul împietrit,
Tu vânt ce treci în sbor grăbit,
De ce nu vreţi voi ca să-mi spuneţi
Şi chinul greu să mi-l răpuneţi —
să stau din plâns?

Pe'ntinsul apelor plecat-a
Iubitul meu în calea grea;
Tu pescăruşule n'ai vrea
Să-mi spui de valurile'nfrânt-a?
Cum aşi putea să'nduplec soarta
să mi-l redea?

Putut-au alţii să revină
Din calea fără de sfârşit!
El nu cumva a îndrăgit
Sirena albă ce suspină
In nopţile cu lună plină
pe marea rea?

Trec păsărele în sbor iute
Grăbind spre cuiburile lor;
Din ochi le urmăresc cum sbor!
Un cuib avem şi noi iubite,
Uitat-ai clipele trăite
şi al meu dor?

O Mare, tu ce ai menirea
De-adânc mormânt sau paradis
Acelora ce le-a fost scris
Să-ţi ceară ţie fericirea,
O clipă doară uită-ţi firea
şi mi-l redă!

Ţi-oi da în schimb tot ce mi-i cere,
Afară de al meu iubit!
Din toate câte ai dorit
Ţi-oi da şi lacrimile mele
Ca să-ţi clădeşti valuri din ele
la nesfârşit!

Dar din spre larg ce se iveşte?
O mare, tu m'ai ascultat!
In orizontu'ndepărtat
Se vede-un punct ce'ntruna creşte;
Cu ochii celei ce iubeşte
eu l-am zărit!

Iubitul meu! Il văd acuma.
Iubitul drag s'a-înapoiat;
Şi Doamne, cât l-am aşteptat!...
O Mare, tu iartă-mi minciuna,
Căci lacrimi nu mai am nici una,
destul ţi-am dat!

VENERA Lt. C-dor F. POPESCU

Marina Română

Viteaza Marină Regală,
Cu nave călite de val,
Pe ape, a-tot-triumfală,
Cu-a ta furtunoasă rafală,
Schimbat-ai destinul naval,
Cu-al provelor tale pumnal.

Un vifor e distrugătorul,
Țâșnind din talaz în talaz ;
Al Moscovei, biruitorul,
Spre alte izbânzi își ia sborul,
Purtând pavilionul viteaz
La luptă de-apururea treaz.

Canonierele noastre,
Trudite de'naltul tangaj,
S'avântă pe 'ntinsuri albastre,
Veghind între ape și astre,
In zile și nopți de dragaj,
Cu neobosit echipaj.

Și zvelte vedete rapide,
Mereu își iau drumul spre Nord,
Pe cețuri și unde livide,
Delfinul turela-și închide,
Și merge tăcut spre fiord,
La posturi de luptă pe bord.

Pe fața bătrânului Istru,
Își ia monitorul avânt,
Și tunu-i s'aude la Nistru,
Când trage'n barbarul sinistru
Și-al Marelui Ștefan pământ,
Tresare la glasul lui sfânt.

Din fumuri mongole și slave,
Surprinse pe mare, la larg,
Din vii submarine și nave,
Marina făcut-a epave,
Ce'n urmă pe valuri se sparg,
Lăsând doar frânturi de catarg.

Lt. Comandor MARIUS VERBICEANU

Idilă marină

Pe glasul nopții curg tăceri,
Pe raza lunii mângâeri,
Pe apa cerului umbriri,
Pe cerul apei
Tresăriri,
Pe-argintul undei adieri,
Pe șoapta vântului plăceri,
Pe-al luntrei tainic sbor
Visări,
Pe urma vâslei
Depărtări,
Pe două chipuri vii dorinți,
Pe-aprinse buze
Rugi fierbinți,
Pe trupul gingaș
Desmerdări,
Pe gura mică
Sărutări.

NICOLAE SPOREA

Venim la tine, Basarabie !

Venim din nou la tine, Basarabie,
Sfânt cimitir în care dorm strămoșii,
Plaiu românesc stâlcit de bice roșii,
Venim din nou la tine, Basarabie !

Cu fiecare inimă-o corabie,
Spre-a lacurilor tale dulce salbă
Venim, să'mbrățișăm Cetatea-Albă
Cu fiecare inimă-o corabie !

In fiece catarg clătind o sabie,
E fiecare marinar un munte
Și soarele din cer, bonet de frunte —
In fiece catarg clătind o sabie !

Venim din nou la tine, Basarabie :
Ne arde a batjocurii podagră ;
Prin bălți, prin Deltă și pe Marea-Neagră,
Venim din nou la tine, Basarabie !...

Cap.-timonier DAN V. GH.

Panou naval

Vuia cumplit văzduhul fără zare,
Când gâturi de oțel scuipau șrapnele
Și către cer sburau grăbite stele
Cu trene de comete călătoare.

Râdeau, haotic, valuri sfredelite
De trei „distrugătoare" prinse'n luptă,
Care svârleau pieirea'n bezna ruptă
De fulgere și trăznete — oțelite.

Involburări de spume clocotite
Cerșeau ofranda monștrilor în noapte ;
Obuzele se fugăreau răscoapte,
Mușcând la rădăcini de stalagmite.

Cu scrâșnete 'ntre dinții plini de zgură
Matrozii 'ncarcă gurile flămânde,
Când o havană de oțel pătrunde
In nava inamică, pe-o spărtură.

Un răgnet ca de fiară 'njunghiată
Peste-un vulcan ce tumultuos erupe :
E „Moscowa" dușmană, ce se rupe
In cioburi de epavă 'nsângerată.

. . . . . .

Din cerul sur s'a prăbușit în mare
O stea, curgând pe scocuri de lumină —
Fug umbrele'n mantie de hermină,
Și zori s'aprind în sfeșnice de zare.

MARIAN DEM.-CORĂBIERUL

CĂRȚI ȘI REVISTE *)

de SCARLAT PREAJBĂ

● In biblioteca italiană intitulată *Collana di monografie sugli eroi del Mare, del cielo e della terra,* apar istorisiri în broşuri cari pot fi citite de tineri, în special, şi de maturii care doresc a fi iniţiaţi în lecturile bogate în aventuri marinăreşti, care plac şi captivează. Această lectură e urmărită cu sete, căci e redată în stil uşor, limpede şi curgător ca apele etern mişcătoare pe întinsul pământului. Textul e însoţit de ilustraţiuni sugestive. E o publicaţiune tipărită la Roma, cu conţinut mic (32 pagini) şi preţ ieftin (2 lire), aşa fel ca să poată fi la îndemâna oricărei pungi.

● ANGLIA SAU GERMANIA ?, de *Karl Olivercrona* (Lübeck). E o carte tradusă din limba suedeză. Sunt înfăţişate cele două mari puteri, în situaţiuni diametral opuse, cu problemele lor diferite, cari au dus, fatalmente, la războiul actual.

● ANEXIUNILE ANGLIEI, de *Ferdinand Gral* (Berlin). E o carte bazată pe realităţi şi fapte istorice, care e bine să fie cunoscute de orice intelectual. Sunt cifre care vorbesc cât trebue, pentru acei întârziaţi, în a fi în curent cu stările de lucruri existente, odinioară şi acum, ale Angliei. Această hrăpăreaţă ţară şi-a condus politica, dela Londra, numai prin anexiuni desprinse din posesiunile puterilor din Europa, America-de-Nord, America centrală, Asia, Australia, Polinezia şi Africa. Datele, în documente, cifre şi hărţi demonstrative, sunt interesante şi concludente ; pot fi urmărite cu interes ; pun la curent, pe cititor, cu întreaga situaţie a imperiului colonial britanic, — creaţiune fictivă şi hibridă.

● NOUS AVONS ÉTÉ TRAHIS... *La tragédie tchécoslovaque 1938. E. Moravec* (fost colonel de stat major al armatei cehe). (Praga. Editions „Orbis"). Pentru cunoaşterea istorică a evenimentelor, sub care trăim, viitorimea va avea nevoe de atari cărţi, cum este aceasta, cu titlul de mai sus. Autorul, pe când se găsea ca profesor al şcolii de război din Praga, s'a manifestat în câmpul publicistic, pledând pentru cauza patriei sale, ca orice ofiţer activ, aşa cum era dirijată concepţiunea conducerii superioare centrală a ţări sale. Astăzi, după răsturnarea tuturor calculelor, greşit făcute odinioară, vede şi el, autorul, că fatalitatea se însărcinează, întotdeauna, să corecteze abaterile dela realităţile istorice naturale. Documentul de faţă, prezentat prin cartea colonelului Moravec, trebue citit, căci el exprimă adevăruri cari de mult era bine să fie cunoscute.

● JAPONIA, REGINA ASIEI, de lt. comandor *Marius Verbiceanu* şi *Em. Timiş* (tip. „Eminescu", Bucureşti 1942). E precedată de : scrisoarea d-lui *Kiyoshi Tsutsui,* ministrul Japoniei, adresat poporului său la declararea războiului în Pacific. Din partea autorilor e îndreptat un mesagiu către poporul japonez. Interesanta carte conţine mai multe capitole, cari iniţiază, pe cititor, în cunoaşterea imperiului şi poporului brav din Extremul-Orient, de care suntem legaţi noi, românii, prin lupta comună ce ducem pentru aceiaşi cauză sfântă a aliaţilor noştri, strânşi uniţi de Axa Berlin-Roma-Tokio. Primul capitol : *scurt istoric,* ne introduce în cunoaşterea Japoniei, cu tot trecutul acestei minunate ţări ; urmează *renovatorul,* Mutsu-Hito, devenit Meiji-Tenno, cu acel crez unitar contopit în *împăratul, naţiunea* şi *patria* niponă ; se descrie apoi *organizarea muncii ; forţa armată japoneză* întemeiată pe lozinca militară *credinţa în victorie ;* capitolul despre *marină* e desvoltat cu competenţă, deoarece biruinţele, de totdeauna şi de acum, ale Japoniei, au fost şi sunt câştigate prin operaţiunile pe ape, de către marină, fiind ajutată de aviaţie şi de trupele de uscat ; se expune *talentul de colonizare* al Japoniei ; se vorbeşte, în capitole aparte, despre *Singapore, Indiile Olandeze, Australia, Coreea, India, Manciukuo* şi despre *China;* apoi se tratează situaţia în care se găseşte *Anglia* prăbuşită ; se descrie *Pacificul* în lumina evenimentelor actuale, în care se arată punctele strategice speciale ocupate de Japonia şi situaţia generală în Pacific. Finalul acestei bune cărţi se închee cu *concluzii* enumerate în punctele următoare: 1. Războiul din Pacific i-a fost impus Japoniei ; 2. Poporul nipon şi armata luptă pentru propria existenţă ; 3. Soarta războiului şi a lumei se va hotărî în Pacific ; 4. Prin cucerirea Singaporelui se atrage şi prăbuşirea dominaţiei Angliei în Pacific şi în Extremul Orient ; 5. Colaborarea puterilor Axei, cu ţinuturile din Extremul-Orient, va desrobi Asia-mare; 6. Australia va fi, în curând, cucerită de japonezi ; 7. Prin pierderea coloniilor engleze se atrage şi prăbuşirea completă a imperiului britanic ; 8. De aci, prin victoria finală japoneză, revine şi instaurarea nouei ordine în Asia-mare. In afară de text, cartea e însoţită şi de ilustraţiuni cari întregesc capitolele desvoltate. Lucrarea d-lor lt. comandor Marius Verbiceanu şi Em. Timiş e instructivă, place cititorilor şi foloseşte prin adăogirea la cunoaşterea de aproape a Japoniei, de care România e strâns legată prin alianţa ei ; noi o recomandăm cu toată căldura.

● CARTEA MARINARULUI INCEPĂTOR, de locot. Eduard Ghezzo, din marină, e o bună lucrare destinată pentru şcolile din regiunea apelor, pentru cercetaşi, premilitari şi iubitorii apelor ; e tipărită de ministerul culturii (Bucureşti, tip. „Bucovina"). Această carte are o prefaţă scrisă de d. Apostol Culea. Pentru cei peste 400 km. ai Mării Negre şi pentru lungimea Dunării, această iniţiere e binevenită, în practica meşteşugului marinăresc necesar şi specialiştilor, dar şi amatorilor iubitori ai apelor. Şcolile pescăreşti, îndeosebi, au nevoe de asemenea carte. Dar şi membrii Ligii Navale Române vor să fie iniţiaţi în această îndeletnicire. Materialul strâns, în cele 170 pagini, e instructiv şi interesant. Citâm câteva titluri, spre a se vedea alcătuirea capitolelor : *începuturile navigaţiei, despre bărci, catarge, cârma, îmbarcaţiuni ; vâslirea, tragerea la rame, plecări, acostări, volte ; pavilioane ; jurnal de bord ; salvarea dela înnec ; scafandru; felurite vase; marina de război ; nave de luptă ; personalul ; porturi, poliţia porturilor ; flux şi reflux; harta globului; aparate ajutătoare la navigaţie; meteorologie.* E un stil limpede, uşor şi o limbă curată. Sunt fotografii, desenuri şi hărţi. E o lucrare bine prezentată şi îngrijită chiar techniceşte. O recomandăm celor cari doresc să fie iniţiaţi în chestiuni de asemenea natură.

● D-l GH. DEM. ANDREESCU aduce un mare serviciu tineretului prin ale sale povestiri prelucrate : şi anume ILIADA şi ODISSEEA lui HOMER, prezentate frumos techniceşte şi bine scrise. Ambele cărţi sunt în a II-a ediţie revăzută şi adăogită. *Iliada* are şi o prefaţă de d. profesor Const. Kiriţescu, ca o carte de vizită de intrare a cărţii d-lui Andreescu în lumea cititorilor; căci „autorul a avut dibăcia de a păstra frumuseţile de prim ordin, degajându-le de mulţimea detaliilor, precum şi talentul de a păstra vigoarea şi farmecul stilului". „Ca atare, povestirea ia înfăţişarea unui basm, care se ascultă ori se citeşte cu viu interes". „Plăcând, ea instrueşte în acelaş timp". Iar Odisseea are cartea de recomandaţie a d-lui I. Alex. Brătescu-Voineşti : „Cu o dibăcie vrednică de toată lauda, d-sa a ştiut să aleagă şi să păstreze toate podoabele acestei comori literare, într'atât, încât chiar şi acei ce o cunosc bine, în original, nu-şi pot da seama ce a lăsat deoparte, decât controlând capitol cu capitol amândouă textele". „Limba neaoş românească şi claritatea stilului fac din citirea acestei cărţi un adevărat deliciu intelectual". Deci, recomandările prefaţarilor sunt indicii că ambele cărţi ale d-lui Gh. Dem. Andreescu pot să fie

*) Se recenzează numai publicaţiile primite la redacţia revistei noastre.

citite de copii, de tineri, de intelectuali şi chiar de muncitorii manuali, în orele lor libere. Fiecare carte e precedată de o introducere a autorului, instructivă şi lămuritoare pentru acei cari înţeleg şi apreciază strădaniile d-lui Andreescu, care a urmărit prin repovestirea *Iliadei* şi *Odisseei* un singur scop: „Să scriu românește — spune d-sa — pentru cei tineri, povestindu-le lucruri vechi şi frumoase de cari se leg sufletul lor pentru totdeauna. Mai târziu, când vor fi oameni în rândul lumii, poate îşi vor aduce aminte că în tinereţe au simţit o vie emoţie din lectura literaturii clasice şi atunci se vor apuca să o cultive temeinic".

Faţă de aceste citate, recomandaţiuni şi lămuriri socotim că ambele cărţi ale d-lui Andreescu vor fi procurate de orice tânăr sau om matur.

● Am semnalat revistele notate mai jos, în numărul precedent (1-2/1942), despre care am vorbit mai pe larg; iar acum le însemnăm numai aci: *Gazeta Transilvaniei* (Braşov, anul 105); *România viitoare* (anul II, săptămânală); *Muncitorul naţional român* (nr. 9); *Buletinul direcţiunii speciale autonome a Dunării maritime* (nr. 6-12); *Revista Fundaţiilor Regale* (nr. 3); *Südost-Echo* (anul XII, Budapest-Wien); *Gazeta cărţilor* (anul XI, Bucureşti, strada Leonida, 4, director: prof. D. Munteanu-Râmnic); *Viaţa Basarabiei* (cu sediul, provizoriu, în Bucureşti, dar statornic în Chişinăul nostru); *Tinerimea română,* e revista societăţii cu acelaş nume; *Buletin informativ bilunar* (anul III, nr. 49, Martie c.); *Progresul* (nr. 135—136); *Corespondenţa economică* (anul XXIV); *Revista de igienă socială* (anul XII, director: dr. C. Banu); *Buletinul demografic al României*, anul XI; *Avântul,* anul XV, apare în Petroşani (jud. Huniedoara); *Natura,* apare lunar, e în al XXXI-lea an; *Buletinul bursei Bucureşti,* anul XIV; *Vremea războiului,* apare săptămânal.

● VOX e o revistă, care apare în limbile germană, română şi greacă (text şi ilustraţiuni); e săptămânală.

● EUROPA NOUĂ, apare la Berlin, şi în limba română; anul IV, lunar; text şi ilustraţiuni în legătură cu problemele viitoarei aşezări a statelor europene; publică articole şi despre România.

● CONVORBIRI LITERARE e buna revistă de sub direcţiunea cărturarului I. E. Torouţiu, care este ajutat de tinerii: Alex. Ionescu, Teod. Al. Munteanu şi Şt. Cuciureanu (sediul: str. Argentina 39, Bucureşti III). Conţine un material din cel mai selecţionat, scris de cei mai reputaţi condeieri ai neamului românesc. Se găseşte pe punctul de a intra în al LXXV-lea an al apariţiei acestei vechi reviste.

● ARDEALUL, apare în Bucureşti, săptămânal, sub noua direcţiune a d-lui dr. Const. Hagea; revistă interesantă, de afirmare a aspiraţiilor naţionale.

● TRANSILVANIA, anul X, seria II, nr. 4-5/1942; apare lunar sub conducerea d-lor: general Barbu Pârâianu, Gheorghe I. de Ferenczy şi Ion C. Ojog; iar secretar de redacţie este Niculae Rusu. Semnează articole d-nii: Nicolae Ţimiraş, Gala Galaction, Ion Ojog, Gheorghe I. de Ferenczy, Scarlat Preajbă, Pamfil Giorgian, arhitect N. Smigelschi, I. U. Soricu, G. Tutoveanu, Al. Iacobescu, Vladimir Corbeasca, Leonard Divarius, Guido Landra, D. Iov, Al. Gr. Piepteanu, I. Lugoşianu, d-na Amalia Ciocârlan de Ferenczy, Vasile Al. George, Volbură Poiană Năsturaş, Şerban Bascovici, Mircea Ovidiu Savu.

● ROMÂNIA EROICĂ, anul V, n-rele 9-10, e o bună revistă pentru promovarea românismului; apare lunar, sub direcţiunea d-lui Ion Colfescu-Delaturda, prim-redactor e d. Cridim (sediul: Bucureşti, str. Antim, 19). Colaborează în acest număr: I. Gr. Perieţeanu, I. Colfescu-Delaturda, Ioan Al. Bran-Lemeny, G. Făcăoaru, Ion Pajură, Elena Bacaloglu, Alexandrina G. Cantacuzino, Al. T. Stamatiad, Cridim.

● ROMÂNIA AERIANĂ este organul pentru difuzarea problemelor aeriene, aviatice, radiofonice şi de aerochimie; a intrat în al XVI-lea an de apariţie (sediul: Bucureşti, calea Floreasca 13).

● TRIBUNA e un bun ziar, care apare la Braşov (strada Regele Carol I, 56—58); se află în al V-lea an; redactor responsabil: Simion Anderco.

● VIAŢA SĂCELEANĂ, e proaspăt apărută (anul I, nr. 1, pe Martie a. c.); se tipăreşte în Braşov, dar sediul revistei e în comuna Baciu-Săcele (Jud. Braşov). E scrisă bine, sub grijea unui comitet compus din preoţi şi intelectuali din localitate şi împrejurimi; redactor responsabil e preotul Victor Marin.

● LICURICI e revista elevilor liceului B. P. Haşdeu, din Chişinău, ce apare lunar sub grijea societăţii cu acelaş nume; e scrisă de profesori şi elevi, ceeace constitue o perfectă colaborare: unii îndeamnă, iar ceilalţi sunt stimulaţi prin vegherea şi direcţia ce li se dă de sus. Insăş d. V. Harea, directorul liceului, arată în *drum bun:* „Apariţia unei publicaţii editate de şcolari, în ţinutul desrobit de urgia unei ocupaţii streine, este mai mult decât o acţiune de încurajare şi îndrumare a sufletelor tinere către desfătări sufleteşti superioare pentru unii, către exerciţii pline de promisiuni atrăgătoare, în vederea unei activităţi intelectuale serioase în viitor pentru alţii. Titlul revistei *Licurici* e o dovadă că tinerii ei redactori şi colaboratori, cu acelaş simţ al realităţii, ca şi întemeietorii revistei nu sunt stăpâniţi de ambiţii nemăsurate". Salutăm apariţia tinerei reviste basarabene, căreia îi dorim viaţă eternă — cât a României eterne.

● FURNICA, organ de cultură şi propagandă cooperativă, apare lunar, în Bucureşti (str. col. Pleşoianu, 45 b), de 25 ani, sub direcţiunea d-lui V. Ghenzul.

● PĂMÂNTUL, apare bilunar, cu program social-literar; se găseşte în al XI-lea an dela înfiinţare, sub priceputa conducere a d-lui Eugen Cialîc, în Călăraşi: strada Vânători, 127. Salutăm reapariţia acestei bune reviste, în care îşi dau întâlnire consacraţii scrisului românesc. In numărul recent apărut au publicat: Şt. Vlădescu (preşedintele federaţiei naţionale a presei provinciale), Eugen Cialîc, Victor Eftimiu, arhim. Scriban, etc. Ultima pagină are o bogată bibliografie alcătuită de A. M. Elefterescu şi Ion I. Bocan.

● ORIZONTURI este revista asociaţiei profesorilor secundari din Galaţi, ce apare, lunar, de patru ani, în bune condiţiuni redacţionale şi technice. Conţine un selecţionat material în proză şi versuri. In articolul prim d. E. Caraman, preşedintele şi directorul, explică şi justifică întreruperea apariţiei acestei bune reviste.

● MUNCITORUL NAŢIONAL ROMÂN, de sub direcţiunea d-lui Pan M. Vizirescu, apare din ce în ce în mai perfecte condiţiuni ca text şi ilustraţiuni. Numărul recent e o adevărată expoziţie iconografică, ce place şi încântă. Ochii şi mintea privesc şi primesc satisfăcător. Misiunea Domnului Iisus Christos este redată în imagini şi articole instructive. Laude colaboratorilor acestei excelente reviste se cuvin şi le dăruim din plin.

● GAZETA ŢĂRII apare în al II-lea an, sub direcţiunea d-lui George Gregorian (cu sediul: str. Edgard Quinet, 5, Bucureşti); e organ de luptă pentru reîntregirea Ţării, cu articole ce stau nemijlocit în legătură cu problemele vitale ale neamului românesc. In ultimul număr, special, apărut, au colaborat scriitorii: George Gregorian, Teodor Scarlat, g-ral Alexe Anastasiu, Ladmiss Andreescu, Petre Bellu, Ion Th. Ilea, g-ral G. Dabija, d-na Alexandrina Cantacuzino, Scarlat Preajbă, Adrian Sânger, F. C. Pajişte, Sanda Sideri, Aug. Constantinescu, Lizette Gavrilă, St. Verşescu-Sandomir, Coca Farago, Mircea Furtună, etc.

● Revista „GAZETA MILITARĂ", al cărei director este d. general Virgil Economu, de când a intrat în al IV-lea an al apariţiei, continuă să ocupe un loc însemnat în publicistica românească, prin gruparea câtorva pene scriitoriceşti cunoscute, în jurul acestei se-

rioase reviste şi prin publicarea atâtor studii riguros puse la punct şi a diferitelor cronici de perfectă actualitate, care oglindesc stările de fapte a problemelor ce preocupă pe orice cetăţean şi ostaş al ţării, în împrejurările de acum. Articolele sunt îmbogăţite de o serie întreagă de ilustraţiuni artistic redate. Nu lipseşte cultul oamenilor mari, din prezent şi trecut; sunt pagini întregi consacrate eroismului legendar românesc; e nelipsită cronica războiului nostru sfânt, scrisă de directorul revistei; sunt înşirate o mulţime de episoade, desprinse din sângeroasele bătălii desfăşurate pe frontul de răsărit; sunt expuse diferite învăţăminte trase din tactica şi strategia actuală; iar, în final, este o bogată cronică — prezentată sub titlul „idei, fapte, oameni" — în care cititorilor li se înfăţişează panorama evenimentelor culturale-militare ce se perindă înaintea ochilor noştri. In numărul recent apărut întâlnim numele următorilor scriitori: generalii Virgil Economu, Alexe Anastasiu, Petre Vasilescu, Ion Anastasiu, N. Ionescu, colonel P. Jinga, ing. Cezar Cristea, Scarlat Preajbă, C. Panaitescu, lt. colonel Justin Stancovschi, etc.

● Am primit, la redacţie, broşura intitulată *Proclamarea d-lui prof. onorar N. Vasilescu-Karpen dr. honoris causa al Politechnicei din Bucureşti,* la care au răspuns, prin scrisori, d-nii Mih. Antonescu, vicepreşedinte al consiliului, general Sichitiu, fost ministru, c. amiral N. Păiş, ministru subsecretar de Stat al marinei; iar cuvântări au rostit d-nii prof. C. C. Teodorescu, rectorul politechnicii din Bucureşti, prof. C. Buşilă, ministrul lucrărilor publice şi răspunsul d-lui prof. N. Vasilescu-Karpen.

● BULETINUL POLITECHNICII DIN BUCUREŞTI, apare de 13 ani; publicaţiune trimestrială; conţine material de Geometrie, Analiză matematică, Nomografie, Teoria grupelor, Fotogrametrie, Mecanică, Chimie, Petrografie, Anatomie morfologică, Electrotechnică, Telefonie, Radio-technică, Guri de foc, Economie agricolă, Arhitectură, etc.

● ALBINA, foaie săptămânală pentru popor; redactor: D. Ciurezu; editată de Fundaţia culturală Regală „Regele Mihai I". Se găseşte în al 45-lea an. (Sediul: strada Latină, 8, Bucureşti III). Conţine text şi ilustraţiuni adaptate cititorilor poporani, cu articole folositoare şi plăcute. E unica publicaţiune, în acest gen, în ţara noastră. Cine vrea să facă un bine, să înzestreze orice bibliotecă, plugar sau tânăr, cu această bună revistă, mai cu seamă că abonamentul costă numai 200 lei pe an, să o facă, contribuind la răspândirea luminii în rândurile celor care au nevoe decât mai multă lumină.

● ŞCOALA ŞI VIEAŢA, e *revista asociaţiei generale a învăţătorilor din România* (cu sediul: str. Sf. Apostoli, 14, Bucureşti); director: Teodor D. Iacobescu. Apare de 12 ani. Cuprinde: studii-documentare, cronică, cărţi-reviste şi buletin, chestiuni privitoare la această asociaţie.

● REVISTA INFANTERIEI apare lunar; e în al XXXXVI-lea an; conţine interesante studii şi teme strâns legate de armă, cum şi episoade din actualul război.

● BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI este organul informativ care se ocupă cu prevenirea şi stingerea incendiilor. Apare de 14 ani, în Bucureşti. Cuprinde articole potrivite programului şi material inspirat extras din 12 reviste streine. A fost înfiinţat de colonelul Gh. Pohrib, decedat la 30 Decemvrie 1941.

SCĂRLAT PREAJBĂ

Istoricul reglementării navigaţiunii pe Dunăre

de avocat dr. P. Manolescu

Nu ştiu dacă toţi Românii şi-au dat seama cât de organic e legată istoria noastră de Dunăre. Fluviul acesta care izvorăşte, de undeva din Germania, care străbate cu apele-i bogate şi prielnice navigaţiei, jumătate din Europa, ne-a ales pe noi tezaurizatorii neînchipuitelor sale foloase, vărsându-se prin ţara noastră într'o mare, care — în virtutea aşezării şi dependenţii ei geografico-economice — poate fi pe drept cuvânt socotită românească.

Fără Dunăre, istoria noastră ar fi infinit mai săracă, mai lipsită de viaţă. Fără Dunăre, importanţa economică a României s'ar şterge, s'ar bagateliza. Dunărea ne defineşte fizionomia de Europeni, ne circumscrie poziţia noastră-cheie, în răsăritul continentului.

Pornind dela aceste premize, distinsul *avocat d. dr. P. Manolescu,* într'un bogat şi bine documentat studiu de drept internaţional, a trasat luminos şi sistematic istoricul navigaţiunii pe Dunăre şi desvoltarea însemnătăţii economice a fluviului. Autorul priveşte problema sub aspectul ei de drept internaţional, din unghiul căreia chestiunea Dunării este încă departe de a fi rezolvată. D-sa insistă asupra etapelor parcurse de Europeni, până când Dunărea s'a transformat în ceea ce trebuie să fie pe drept cuvânt: *o principală arteră de comunicaţie între popoarele continentului.*

Teoria liberei navigaţiuni pe apele curgătoare internaţionale, afirmă d. dr. P. Manolescu în introducerea lucrării sale, *a fost largă admisă în antichitate, dar a rămas aproape necunoscută în timpul feudalităţi. De abia Convenţiunea Naţională Franceză, în 1792, o face să renască.*

Prin câte furtuni, prin câte discuţii şi nedumeriri, a trecut această idee de liberă navigaţiune, dela 1792 şi până astăzi, iată ce ne înfăţişează cartea d-lui *avocat dr. P. Manolescu.* Câte nedreptăţi şi dibueli, câte încălcări ale dreptului internaţional, până când s'a creiat un regim internaţional al Dunării, în stare să oblige Statele riverane la o ţinută unitară, la un tratament în conformitate cu cerinţele dreptului internaţional.

Astăzi, societatea evoluiază spre concepţia că *„toate râurile vărsându-se în mare, sunt destinate de natură comerţului lumii".* Este teora lui Bluntschli, pe care autorul „Istoricului Reglementării navigaţiei pe Dunăre" o examinează sub diferitele ei aspecte, economice dar mai ales juridice.

D. avocat dr. P. Manolescu, care a scris un studiu de drept internaţional, făcând paralel o pasionantă biografie romanţată a Dunării, scrisă cu nerv şi culoare, ajunge la concluzia autodeterminării româneşti asupra regimului internaţional Dunărean, autodeterminare pe care o justifică poziţia noastră. Dreptul de a soluţiona singură problemele dunărene, ni l'au recunoscut abia după lungi discuţii diplomatice puterile străine. Studiul d-lui *avocat P. Manolescu* înfăţişează aceste discuţiuni, în lumina lor ştiinţifică şi istorică, din păienjenişul căreia reiese clar şi hotărît dreptul nostru firesc asupra celui mai mare fluviu navigabil al continentului.

(gsb)

O nouă carte în limba germană despre chestiunea Dunării

de Gr. Antipa. Die Donau. Ihre politische und wirtschafliche Bedeutung im Leben des Rumänischen Volkes. (Bukarest. Die Dacia Verlag 1941).

Una din marile chestiuni de importană europeană care cere o rezolvare definitivă prin noua organizare a Continentului după acest război, este fără îndoială chestiunea veche a Dunării. Deaceea lumea din toate ţările trebue să cunoască din timp şi cât mai obiectiv adevărul cu privire la această mare arteră de comunicaţii a Europei, în conformitate cu interesele superioare ale economiei continentale, fără să ignoreze şi pe acelea ale statelor riverane.

Multe cărţi au fost scrise, în mai multe ţări europene, asupra „chestiunii Dunării", însă ele au urmărit formarea unei opinii pentru un anumit stat. Marile puteri ca: Rusia, Turcia şi Austria Habsburgică căutau numai satisfacerea intereselor lor politice şi economice, în detrimentul naţiunilor mici fără să se gândească la posibilitatea că ar putea laolaltă coopera pentru îmbunătăţirea talwegului şi uşurarea navigaţiei. Rusia, pentru a evita regresiunea portului Odesa, şi totodată pentru a distruge porturile româneşti Galaţi şi Brăila, au smuls cu forţa gurile Dunării.

In Congresul dela Viena din 1815 şi apoi complectat prin Tratatul dela Paris din 1856, s'a stabilit principiul general privitor la libertatea navigaţiei pe fluviu. El însă a rămas literă moartă. Căci fiecare urmărea scopurile sale, mereu în contradicţie cu interesele celorlalte state care nu se lăsau mai prejos. Numai România, ţara Gurilor Dunării —a cărei soartă e strâns legată de fiinţa acestui fluviu, — ea fiind riverană pe 1.100 km. din lungimea traectului său inferior, cel mai important, plus Gurile — nu are nici un interes special care să fie în contradicţie cu economia generală. Deşi stat mic, ea a dus în trecut mari lupte pentru menţinerea în drepturile sale şi pentru apărarea libertăţii navigaţiei pentru pavilioanele străine, cari îi căuta aci bogăţiile. Deasemenea a cheltuit mult pentru înlăturarea obstacolelor depuse de aluviuni pe albia principală şi la Guri, dar a fost singură şi deci slabă în lupta pentru înlăturarea obstacolelor politice care îi stăteau în cale. Cel mai mare adversar al libertăţii navigaţiei pe Dunăre s'a dovedit a fi *Rusia,* care nutrea planuri de expansiune teritorială şi *Anglia* care se amesteca în afacerile Dunării printr'o inexplicabilă pretenţiune de „a fi pretutindeni".

Deaceea cu bucurie şi interes deosebit salutăm importanta lucrare apărută mai întâi în româneşte (ediţia din 1940) apoi în 1941 tradusă în limba germană de vredinica editură „Die Dacia Bucher", fiind pusă la punct cu schimbările politice din cursul acestui război.

In această lucrare sunt descrise cu multă obiectivitate şi competenţă — atât istoricul chestiunii Dunării, cât şi principiile ce trebuesc să stea la baza politicei ce va urma în viitor, spre a-i da chestiunei o soluţionare dreaptă.

Chestiunea Mării Negre

de d. Prof. Univ. Gheorghe I. Brătianu

Problema Mării Negre a devenit atât de acută, încât i s'a rezervat un curs aparte la Facultatea de Filosofie şi Litere, încredinţându-se predarea d-lui profesor *Gh. I. Brătianu.*

Problema pe care o tratează distinsul profesor se poate rezuma astfel:

„Trăind la o răspântie de drum, de culturi şi din nefericire de năvăliri şi imperialisme, *muntele* şi *marea* ne hotărăsc destinul".

„Marea şi spaţiul dintre Dunăre şi Crimeea e spaţiul nostru de securitate. Rusia a căutat, în setea ei de expansiune, spre Sud, spre Strâmtori, să ne înăbuşe. Muntele şi marea au fost elementele esenţiale ale României Mari" .

Redăm ce s'a scris în 1941 de ziarul „Volkischer Beobachter", pentru ca în numărul viitor, când vom fi în posesiunea întregului curs, să vorbim mai pe larg:

„De curând, într'o conferinţă, d. Prof. Gheorghe Brătianu a aruncat în discuţie cuvintele: „Spaţiul de siguranţă al poporului român". Asta însemnează că dacă nu avem dominaţia Carpaţilor şi libertatea Mării — condiţii esenţiale ale existenţei noastre, — atunci viaţa şi independenţa noastră naţională este sugrumată.

„Poporul român a confirmat constatările d-lui Prof. Brătianu; de aceea, înaintarea pe coasta acestei Mări, spre punctul de sprijin Odesa, va aduce cu sine garantarea situaţiei teritoriale actuale, aşa cum înaintarea spre Mare a Regelui Carol I a adus cu sine independenţa României.

„De aceea lupta României pentru poziţia ei la Marea Neagră este strâns legată de lupta Europei împotriva bolşevismului. România este deplin conştientă de poziţia ei la Marea Neagră care trebue apărată de ameninţarea sovietică, singura care periclitează siguranţa acestui popor. In felul acesta se explică dorinţa României de a avea puncte de sprijin şi sfere de influenţă pe coasta Mării Negre.

„Cercurile româneşti recunosc că lupta României nu are valoare decât atunci când împreună cu aliaţii ei, va reuşi să schimbe structura politică a Rusiei, formând astfel o zonă de siguranţă la Marea Neagră. Situaţia aceasta va duce după sine o revenire la planurile din 1939, la care România — în urma redobândirii provinciilor pierdute — este perfect îndreptăţită".

Italia e Inghiltera

de Virginio Gayda (Ed. „Giornale d'Italia") Roma, 1942; în -8, 560 p. 35 lirete.

Această carte alcătueşte istoria, întemeiată pe documente, a politicei britanice faţă de Italia şi explică necesitatea de neînlăturat a actualului conflict. Perfidul Albion apare la lumina documentelor de netăgăduit, cu toate lăcomiile şi fără-de-legile sale. Uneltirile, corupţia, slăbiciunile şi tot alaiul de păcate, care alcătuiau uneltele „de lucru" ale Angliei sunt înfăţişate cu ajutorul mărturiilor culese de pretutindeni şi cu obiectivitate care face mare cinste celebrului ziarist italian care conduce marele ziar „Il giornale d'Italia".

Asociaţia Turistică Italiană a publicat cele mai noi hărţi ale Rusiei şi ale Oceanelor

Asociaţia turistică italiană a publicat de curând două hărţi: una cuprinzând *Rusia europeană cu ţinutul Caucazului,* şi cealaltă *Rusia Asiatică,* respectiv la scara de 7.500.000 şi 15.000.000, având deci o suprafaţă suficientă pentru a se putea urmări pe ele toate fazele biruitoare ale armatei aliate. Ca o anexă, aceste două hărţi, au câte un text ilustrat cu vederi din cele două regiuni, alese după criteriul elementului caracteristic.

In acelaş timp, Asociaţia turistică italiană a mai tipărit şi o a treia hartă: *Harta Oceanelor.* Oceanul Pacific îşi are locul de onoare pentru ca astfel să poată fi urmărit, în toată continuitatea lui, câmpul de acţiune unde se desfăşoară evenimente hotărîtoare pentru istoria contemporană. Şi această hartă este însoţită de un text care printre altele cuprinde şi cifrele esenţiale cu privire la consistenţa Imperiilor care s'au alcătuit pe ţărmurile acestor întinse ape.

Trebue să amintim că Asociaţia turistică italiană este unul din aşezămintele cele mai de seamă din lume de acest fel. In afară de faptul că auspiciază activitatea turistică a amatorilor din toată Italia, el contribue în mare măsură la cunoaşterea ţării şi prin intensa sa activitate editorială.

Fabulele lui Esop şi Florian

Prietenul şi colaboratorul nostru, cunoscutul scriitor: CRIDIM a tipărit într'o minunată traducere, cu adevărat românească, plastică şi pitorească, o seamă de fabule din *Esop* şi *Florian,* cari vor apare, într'o mare editură din Capitală, cât de curând.

Modificarea Statutului L. N. R.

G R E F A
TRIBUNALULUI ILFOV SECŢIA I-a c. c.
E X T R A S

In conformitate cu art. 93 din legea persoanelor juridice

Prin sentinţa Nr. 12 din 11 Martie 1942, rămasă definitivă, s'a aprobat modificarea cerută de Soc. LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, cu sediul în Bucureşti, str. Spiru Haret nr. 6, prin reprez. săi legali, cu petiţia înreg. sub nr. 5583/1942, constând din rectificarea eroarei materiale strecurată în statute la art. 11, 18, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 40, 41, 42 şi 55, în sensul că organul central de conducere al societăţii este denumit „Comitetul Central", iar nu „Marele Consiliu", aşa cum din eroare s'a trecut.

Prezentul extras se va publica în MONITORUL OFICIAL.

PRIM GREFIER,
(ss) **Al. Şerbănescu**

Dos. nr. 1264/1928
15112/27 Martie 1942.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

CONFERINŢELE LIGII NAVALE ROMÂNE

Tradiţiile vieţii de apă ale poporului român

Conferinţa d-lui Apostol Culea

La 1 Martie d. *Apostol D. Culea,* a deschis seria conferinţelor L. N. R. în aula Fundaţiei Regele Carol I, vorbind despre „Tradiţiile vieţii de apă ale poporului român".

„In lipsa documentelor scrise, etnografia şi folklorul dovedesc o veche, neîntreruptă şi bogată cultură românească pe valea Dunării până la Mare. Românii cunosc aproximativ 100 metode de pescuit. Paralel cu această îndeletnicire s'au desvoltat atâtea alte bresle ca: rogojinari, năvodari şi mrejeri, sărători, şeicari, funari, etc. Lunga convieţuire cu apele a produs sumedenia de proverbe, expresii şi metafore intrate în limbă, ghicitori, poveşti, legende, credinţe şi superstiţii — mitologia românească de apă fiind mai bogată decât a munţilor.

In multe colinde revine mereu amintirea ostroavelor şi a Mării Negre. Tradiţia sfântului Neculae, jocul „Crăbeasca", oraţia de nuntă a „Corăbierului", baladele ciclului dunărean (mai numeroase ca cele de aiurea) perpetuiază vechiul nostru spirit marinăresc. Episoadele: cucerirea cetăţii Lerici dela gura Niprului (Chersonul de azi) de către Moldoveni, jertfa corăbierilor moldoveni ce mergeau cu şile spre Crimeea, sutele de vâslari şi miile de înnotători puşi la dispoziţia Cruciaţilor în 1444, ne sunt mărturii istorice".

Conferinţa a fost exemplificată cu cântece bătrâneşti dunărene spuse de d-na *Maria Mohor* şi d. *Manta,* dela Teatrul „Muncă şi Lumină", şi cântate de d. *Al. Grozuţă,* acompaniat de orchestra *Petre Moţoi.*

Ce este Marina?

Conferinţa d-lui Comandor Ioan Tănase

La 8 Martie d. Comandor Ioan Tănase a desvoltat conferinţa cu titlul de mai sus, spunând:

Popoarele care şi-au dovedit credinţa în frământarea uriaşă prin care trecem, vor avea dreptul să ceară partea ce li se cuvine în măsura vredniciei, a jertfelor de vieţi şi sânge şi faţă de ajutorul sufletesc şi material ce l-au dat. Poporul român a arătat lumii întregi că este un popor vrednic de o soartă mai bună, că merită să-şi stăpânească în deplină şi neştirbită proprietate pământurile unde au vieţuit strămoşii lui şi unde se află fiii lui.

Noi vrem să punem stăpânire deplină pe dreptul nostru. Pentru aceasta va trebui să luptăm încă, nu numai cu armele, dar şi pe cale pacinică.

Poporul român, prin simţul său sănătos şi puternic, simte instinctiv nevoia şi însemnătatea marinei pentru viaţa lui şi aşteaptă ca cei din rosturi de conducere să aducă la îndeplinire această dorinţă şi nevoe a sa instinctivă şi nelămurită.

Pentru a înţelege mai uşor fiinţa şi rosturile Marinei, este bine să vedem cum a luat fiinţă şi s'a desvoltat marina aiurea.

Mărturii istorice asupra navigaţiei le avem dela Egipteni, pe la anul 3000 în Chr. Navigatorii lor erau fenicieni. Fenicienii au fost cei mai meşteri navigatori şi cei mai iscusiţi negustori ai antichităţii.

Navele lor erau făcute din scânduri groase. Erau mişcate şi cu rame şi cu vele.

La începutul veacului al 15-lea Infantele Don Enrique Navigatorul, al 5-lea fiu al regelui Portugaliei, înfiinţează o şcoală de astronomie şi navigaţie la Sangres şi dădu imbold să se înceapă călătorii pentru a se descoperi pământuri noui. La început a mers greu, însă Portughezii reuşesc să înconjoare Africa şi să ajungă în India. Către sfârşitul veacului al 15-lea, Cristofor Columb mergând să găsească India, descoperă America.

La 20 Septembrie 1519 Fernand de Magelan pleacă cu 5 nave să ocolească pământul. După 3 ani se întoarce numai una singură cu încărcătură de mirodenii.

In decursul veacurilor, navele cresc şi se perfecţionează; dela 60—80 tone ajung la anul 1800 de 2.000 tone. Navele cu vele ating la începutul veacului al 19-lea perfecţiunea.

Către jumătatea veacului al 19-lea maşina cu aburi începe să ia locul velei, iar fierul înlocueşte lemnul la construcţia corpului navelor. La început vapoarele aveau roţi, mai târziu se inventă elicea.

Aburul şi fierul au dat avânt mare construcţiilor. Astăzi sunt vapoare de 80.000 tone şi cari merg cu viteza de 50 Km. pe oră.

La sfârşitul conferinţei d. comandor Ioan, a arătat printr'un număr de câteva zeci de proecţii, toată evoluţia navigaţiei, dela primitivele sisteme de plutire de acum câteva mii de ani, până la masivele transatlantice ce străbat astăzi mările şi oceanele.

Legende, credinţe şi superstiţii despre mare

Conferinţa d-lui C. Amiral C. Negru

La 15 Martie a vorbit d. c. amiral *Const. Negru* despre: *Legende, credinţe şi superstiţii despre Mare.* Conferinţa a fost urmărită cu un viu interes, deoarece vorbitorul a descris, cu un deosebit colorit, farmecul şi atracţiunea ce se simte la apropierea de splendorile Mării, plină de mister şi extaz. Conferenţiarul, cu acel dar de povestitor, a înşirat şi exemplificat atâtea idei în legătură cu o mulţime de credinţe, legende şi superstiţii despre Mare, la diferite popoare, din antichitate şi până acum, încât până şi Dunărea, insula Şerpilor, Cetatea-Albă şi Marea Neagră sunt învăluite într'o mulţime de legende cunoscute de lumea marinarilor noştri. Ne pare bine că tineretul şi intelectualii urmăresc conferinţele şi activitatea Ligii Navale, pusă sub preşedinţia animatoare a d-lui c. amiral N. Păiş, ministru subsecretar de Stat al Marinei.

Marina noastră în războiul actual

Conferinţa d-lui Lt.-C-dor P. Popescu-Deveselu

La 22 Martie în faţa unei săli arhipline d. lt. comandor *P. Popescu-Deveselu* a depănat în chip magistral firul faptelor de vitejie ale marinarilor noştri, însoţind documentata expunere cu hărţi şi planşe cari sintetiza cele vorbite.

„Marinarii români trebue să-şi spună în auzul tuturor faptelor, pentru a croi o credinţă nouă cu credinţe vechi de un impe-

rativ categoric pentru România în Europa Nouă, să poată fi un paznic tare pentru libertatea drumurilor pe Marea Pontului".

După ce arată inferioritatea noastră din punct de vedere geografic, strategic şi numeric, conferenţiarul începe cu operaţiunile pe Dunăre, unde bolşevicii, deşi cu forţe superioare, n'au reuşit nici a trece de Reni, nici a pătrunde în Dobrogea sau în Deltă, pierzând numeroase nave din cauza bombardamentului nostru.

La Mare, marinarii noştri au executat baraje, au străjuit coasta, au doborît avioane, au scufundat nave şi submarine, au escortat transporturi, au dragat câmpurile minate, — muncă de sacrificiu. Submarinul „Delfinul", după numeroase incursii, a reuşit să scufunde un transport de 12.000 tone.

Conferinţa din plin gustată şi des aplaudată s'a încheiat astfel:

„O marină este în timp de pace un lux necesar, ce nu se poate improviza în timp de războiu nici de Dumnezeu; iar lipsa ei este plătită scump la orice împrejurare.

„O marină trebue să fie un organism viu şi un tot comun cu toate mijloacele sale de comerţ şi războiu.

„O marină trebue să se desvolte în toate domeniile ei (navale, portuare, economice) sub o singură conducere şi după un plan în care trebue să se persevereze generaţii; fiindcă o încheere a socotelilor unei marine reprezintă bogăţie, reprezintă mândria naţională şi reprezintă civilizaţie.

„Dar orice marină, se construeşte pe o tradiţie şi această tradiţie a fost făurită de marinarii noştri, care au întins firul Ariadnei în labirintul Mării Negre. Minotaurul însă nu a fost încă ucis.

„Cu credinţă, cu mult curaj şi prin alte sacrificii, se va ajunge într'o zi la ceiace veacurile ne-au arătat întotdeauna că este un drept al nostru.

„Dar pentru a înţelege tot ce ne-a fost îndemnul veacurilor, să învăţăm să iubim Marea şi să preţuim toate ofrandele ce marinarii români au adus şi vor mai aduce pe rugul de zări albastre a Mării Negre.

„Astăzi ţărmul Mării noastre este împodobit cu cruci albe, ce reprezintă sacrificiul ostaşilor români pentru cruce.

„Adâncurile infinite sunt mormântul fără cruce al marinarilor noştri.

„Să luăm aminte la fapta înaintaşilor şi pe sacrificiile lor să aducem ca osanale munca, dacă vrem ca la Marea cea Mare să reînviem glorioasele timpuri ale comerţului cu Caffa şi astfel *să fim iarăşi ca'nainte şi mai mult de cât am fost*".

„I. Gr. Perieţeanu, poet al Mării"

Conferinţa d-lui Al. Bilciurescu

La 29 Martie conferenţiarul a fost cunoscutul scriitor şi ziarist *Al. Bilciurescu* care a tratat următorul subiect: *I. Gr. Perieţeanu, poet al mării*".

Incepând prin a afirma că marea ca isvor de inspiraţie în literatura română a tentat pe toţi scriitorii noştri, conferenţiarul pune apoi accentul pe faptul că nimeni nu este mai îndrăgostit de mare ca I. Gr. Perieţeanu, care nu s'a mulţumit să dedice Thalassei două, trei poezii, ci i-a închinat două volume de poezii, precum şi nenumărate studii şi conferinţe.

Domnul *Al. Bilciurescu* a analizat opera poetică a lui I. Gr. Perieţeanu din „Glasul Apelor" şi „Escale", citind în întregime câteva din cele mai caracteristice poezii. Apoi, d-l *Bilciurescu* relevă faptul că poetul I. Gr. Perieţeanu este un artist autentic, un aristocrat al frazei, un parnasian căruia nu-i putea conveni decât forma ermetică a sonetului.

După ce insistă asupra modului magistral cum a descris Perieţeanu frumuseţea lacurilor italiene, domnul *Bilciurescu* trece la partea doua a conferinţei sale.

I. Gr. Perieţeanu, conferenţiar şi essayst, merge mână în mână cu poetul, a spus domnul *Al. Bilciurescu*. Şi era firesc să fie astfel căci numai un adevărat poet poate fără gânduri meschine şi gelozie să releve în studii critice meritele confraţilor străini şi români.

Domnul *Al. Bilciurescu* şi-a sfârşit conferinţa cu câteva generalităţi despre poezia mării, generalităţi care au încheat armonic cea de a cincea conferinţă de iniţiere şi propagandă marinărească a Ligei Navale Române.

◆

Toate conferinţele vor apare şi în broşuri.

Telegrame

Cu ocazia Sfintelor Sărbători ale Invierii, Domnul Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină, Contr'Amiral Adj. N. Păiş a trimis Domnului Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului, următoarea telegramă:

„Marinarii români la posturile de luptă şi de pe întinsul apelor, prin mine vă zic respectos „CHRISTOS A INVIAT" şi vă urează multă sănătate pentru realizarea năzuinţelor neamului românesc".

La această telegramă Domnul Mareşal a binevoit să dea următorul răspuns:

„Adevărat a Inviat", mulţumesc din toată inima marinarilor români pentru bunele şi patrioticele lor urări.

Serbarea Ligii Navale Române, filiala Braşov

Pentru a desvolta în sufletele copiilor şi al tineretului, dragostea de orizonturi marine şi mai ales patima de apele româneşti, dela susurul izvorului cristalin la spumegândele valuri ale Mării Negre, Liga Navală Română, Filiala Braşov, a organizat o serie de concursuri cu caracter marinăresc. După stimularea literară marinărească a şcolilor secundare din Decembrie 1941, a urmat un concurs literar marin, între elevii şi elevele de curs secundar. Copii şi tineretul au răspuns cu mult entuziasm şi însufleţire la chemarea Ligii, care a ţinut să sărbătorească împărţirea premiilor printr'o frumoasă manifestare festivă — artistică, în sala cinematografului „Astra", Duminică 29 Martie a. c., cu concursul Inspectoratului şcolar judeţean, care a dat delegaţie d-lui inspector şcolar Buzea, de a prezida această serbare. Au dat concursul lor, şcoalele primare de fete Nr. 1, Nr. 1 mixtă şi şcoala de fete din Stupini.

Micile făpturi s'au întrecut pe ele în cântece, recitări şi jocuri naţionale. Glasul lor cristalin unduia când ca şivoiul dulce al izvorului, când se revărsa ca Dunărea din matcă. Din micuţele lor piepturi, dorul de ţară, de glie şi de luptă se ridica neîncăpător în făptura lor micuţă, dar sufletele lor neîntinate sburau către tot Neamul Românesc.

A impresionat publicul o fiinţă nespus de drăgălaşă, cum a spus d. inspector şcolar Buzea în cuvântul de încheiere, micuţa elevă de şcoală primară, Abri Elena, care cu un simţ şi un tact muzical măestru, a condus corul micuţelor sale colege, chiar acolo unde era o partitură dificilă. Nu mai puţin au fost şi dansurile naţionale executate de elevele din Stupini şi elevele şcoalei de fete Nr. 1, care au imprimat un ritm de romîncă ardeleană, iute şi dârză şi la faptă şi la joacă. O revelaţie a fost d-ra Tolos Livia, o extra-şcolară, care ne-a condus cu glasul ei de privighetoare, reveria noastră de dor, „In satu 'n care m'am născut" şi ne-a dat o „Ardeleană" din chiotul întregului Ardeal românesc. Un fapt îmbucurător, că întregirea acestei serbări, orchestra a fost compusă din extra-şcolari, în mare parte refugiaţi, aşa că educaţia tineretului extra-şcolar este pe drumul de temeinică înfăptuire, în simţuri, şi în cuget. Cuvântul de deschidere l-a avut vajnicul preşedinte al Ligii Navale Române, d. consilier Gh. Diaconescu, care aduce în ritmul vieţii noastre aceeaşi năzuinţă, acelaş refren: Marea şi Marina Neamului Românesc de mâine. Se cuvine un elogiu d-nei directoare Popovici dela şcoala de fete Nr. 1, pentru disciplina artistică şi bucăţile de producţie alese. O menţiune pentru şcoala de fete din Stupini, care ne-a cântat pentru începutul muncii o „Rugă" caldă şi creştină către Cel Atotputernic. La sfârşitul serbării s'a făcut distribuirea premiilor oferite de Liga Navală Ro-

mână, Filiala Braşov, alegându-se pentru fiecare probă câte 3 premianţi şi 3 menţiuni. Au obţinut premiul cu diplomă:

Şcolile primare: Fete: Premiul I, Socaciu Maria, şcoala primară Nr. 1; Premiul II, Baciu Ioana, Şc. primară Nr. 1; Premiul III, Dălbea Steluţa, Şc. primară Nr. 1.

Băeţi: Premiul I, Sulică Alexe (Şcoala primară Nr. 1 Mixt; Premiul II, Ştefănescu Mihai, Şc. primară Nr. 4; Premiul III, Câmpeanu Liviu, Şc. primară Nr. 4.

Şcolile secundare: Fete: Premiul I, Micuda Viorica, Liceul „Principesa Elena"; Premiul II, Tanga Clemansa, liceul comercial; Premiul III, Răducu Ana, lic. comercial.

Băeţi: Premiul I, Elefteriade Ştefan, liceul „I. Meşotă"; Premiul II, Rusu Nic., liceul „A. Şaguna"; Premiul III, Sălăgeanu Dumitru, liceul Industrial.

Curs inferior: Premiul I, Iota C. Spiru, Căminul de Ucenici; Premiul II, Renvez Iosef, liceul „Honterus"; Premiul III, Puiu I. V. Cornel, liceul „Honterus".

In marşul vremii şi al gândului românesc „Deşteaptă-te Române!" cântat cu tot focul tinereţii de refugiaţii extra-şcolari, publicul ovaţionând până la delir, a părăsit această frumoasă serbare. Liga Navală Română, Filiala Braşov, mulţumeşte tuturor ce ne-au înţeles şi ne-au sprijinit pentru această operă îndeplinită de sufletul tânăr românesc.

Locot. PAUL EPUREANU

„Tribuna" (Braşov)

O frumoasă şezătoare marinărească la Constanţa

Marinarii care formează echipajul unei unităţi din marina noastră regală, au organizat o frumoasă şezătoare artistică.

In sala cea mare a gării maritime, frumos împodobită cu pavilioanele tuturor ţărilor, s'au reunit delegaţii de marinari dela toate unităţile noastre.

Dintre ofiţerii superiori se aflau prezenţi d-nii comandori: Bardescu, Slătineanu, Niţă Voinescu, Stoianovici, Cristescu, Niculescu, căpitanul portului, etc.

Corul marinăresc de sub conducerea d-lui căp. Comănescu a executat Imnul Regal, diferite cântece naţionale şi recitări.

S'a reprezentat cu mult succes două scene cu caracter marinăresc, evidenţiindu-se în mod deosebit marinarii Bostan, Machedon, Constantinescu, Coscârgea, etc.

Şezătoarea s'a încheiat cu marşul „Pe-al nostru steag".

La sfârşit, d. comandor Slătineanu a rostit o cuvântare în care a adus mulţumiri d-lui c-dor Voinescu şi d-lui căp. Comănescu, cât şi marinarilor.

Adunarea generală ordinară a S. A. R. de navigaţiune pe Dunăre „S.R.D."

In ziua de 26 Martie a. c. la ora 12 jum. s'au întrunit acţionarii societăţii în localul din Bucureşti, str. General Lahovari No. 19, în adunare generală ordinară privind gestiunea anului 1941.

Adunarea a fost prezidată de d. Mircea Cancicov, preşedintele Consiliului de Administraţie, care deschizând şedinţa, roagă adunarea a păstra un moment de reculegere drept un pios omagiu în memoria personalului societăţii căzut făcându-şi datoria către Ţară.

Trecând la ordinea de zi, Adunarea ia cunoştinţă de raportul Consiliului de Administraţie din care rezultă că în gestiunea anului 1941 societatea a putut naviga 310 zile faţă de 270 zile în anul 1940, Dunărea fiind liberă de gheţuri dela 24 Februarie la 30 Decembrie.

Societatea, cu toată întreruperea navigaţiei pe Dunărea Jugoslavă din primăvara anului 1941 şi cu toate transporturile şi alte servicii ce a trebuit să presteze armatei în tot timpul anului în legătură cu starea de război, a putut totuşi transporta şi pentru nevoile exportului nostru în amonte cantităţi destul de importante de cereale, derivate şi produse petrolifere.

S'au transportat astfel în cursul anului 1941 în total :

211.700 tone diverse mărfuri faţă de

217.000 tone în anul 1940.

Adunarea generală ordinară a acţionarilor aprobă apoi în totul propunerile Consiliului de Administraţie cu privire la repartizarea beneficiului, dând descărcare Consiliului de Administraţie şi Direcţiunei Societăţii de gestiunea lor pe 1941.

In conformitate cu această aprobare, se va distribui pentru gestiunea anului 1941 un dividend brutto de lei 80 de fiecare acţiune, adică acelaş dividend distribuit şi pentru gestiunea anului 1940.

Politica imperiului Roman în regiunea Dunării de jos

Conferinţa d-lui W. Weber, dela Universitatea din Beriin

La două săptămâni dela conferinţele d-lui prof. *Peter Petersen*, cunoscutul pedagog dela Universitatea din Iena, Facultatea de Litere şi Filosofie din Bucureşti are în mijlocul ei pe marele istoric german d. prof. dr. *Wilhelm Weber*, dela Universitatea din Berlin, care a vorbit despre *„Politica imperiului roman în regiunea Dunării de Jos"*, în faţa unei selecte asistenţe, unde am remarcat pe d-nii: prof. Al. Marcu, subsecretar de stat la ministerul propagandei; prof. Ernst Gamilscheg, directorul Institutului german pentru ştiinţă; prof. I. Lupaş, N. Brănescu, I. Nistor, Pogoneanu, membri ai Academiei Române; prof. C. Giurescu, fost ministru; prof. Andreescu, avocat Ion V. T. Stănescu, prof. Caracaş, N. I. Herescu, preşedintele Soc. Scriitorilor Români; dr. Supprian, prof. Thomas, dela Institutul Sf. Ioseph; prof. Narly, Karadjea cu d-şoara; prof. Alexandrescu, prof. I. Coroiu, prof. Octav Onicescu, preşedintele Asoc. italo-române; Victor Vâlcovici, fost ministru, Philippide, C. Calavrezzo, conf. Florescu şi alţii

D. Prof. *George I. I. C. Brătianu*, în numele Facultăţii de Litere şi Filosofie din Bucureşti, a salutat pe ilustrul istoric german, subliniind însemnătatea istorică a luptelor pe cari le duc astăzi oştile celor două steaguri ale căror acvile se întâlnesc pe pământurile sciţilor, apărând vechea civilizaţie romană a Europei.

D. prof. Sauciuc Săveanu, fost ministru, a arătat vasta operă de erudiţiune a d-lui prof. dr. *Wilhelm Weber*, scoţând în relief interesul pe care îl nutreşte pentru poporul şi ţara noastră, pe care a vizitat-o în două rânduri. A adus omagii acestui demn urmaş al istoricului german *Meyer*.

Incepându-şi conferinţa, prof. Weber a mulţumit antevorbitorilor şi auditorului venit în număr aşa de mare, apoi intrând în subiect, arată întreaga însemnătate a spaţiului carpato-danubian, care în tot decursul istoriei, dela Sciţi, Sarmaţi, Agetişti până la imperiul lui Alexandru Macedon, Traian şi până în zilele noastre, a prezentat marea însemnătate, fiind un „masiv defensiv" şi necontenit ţară de tranzit, Dunărea fiind artera continentului. Incursiunea istorică asupra luptelor de libertate duse de regii Boerebista şi Decebal — în vremea lui Caesar şi Traian cu vederi universale — pentru stăpânirea acestui spaţiu vital al imperiului roman, a stârnit interesul culminant al expunerii, fiind ilustrată şi cu numeroase proecţiuni.

S'a evidenţiat astfel însemnătatea ce a prezentat pentru imperiul roman regiunea Dunării de Jos şi în genere întregul „masiv carpatic", care a asigurat mai bine de un secol la N. E. existenţa imperiului roman.

Conferinţa plină de interes va da locul la numeroase comentarii în lumea noastră istorică.

Pentru lucrările de la Sulina.

Direcţiunea specială autonomă a Dunării Maritime a fost autorizată să contracteze un împrumut de lei 300.000.000, la orice instituţie de credit de Stat, necesar pentru investiţii, îmbunătăţiri şi întreţinerea canalului navigabil al Sulinei.

Poliţia maritimă.

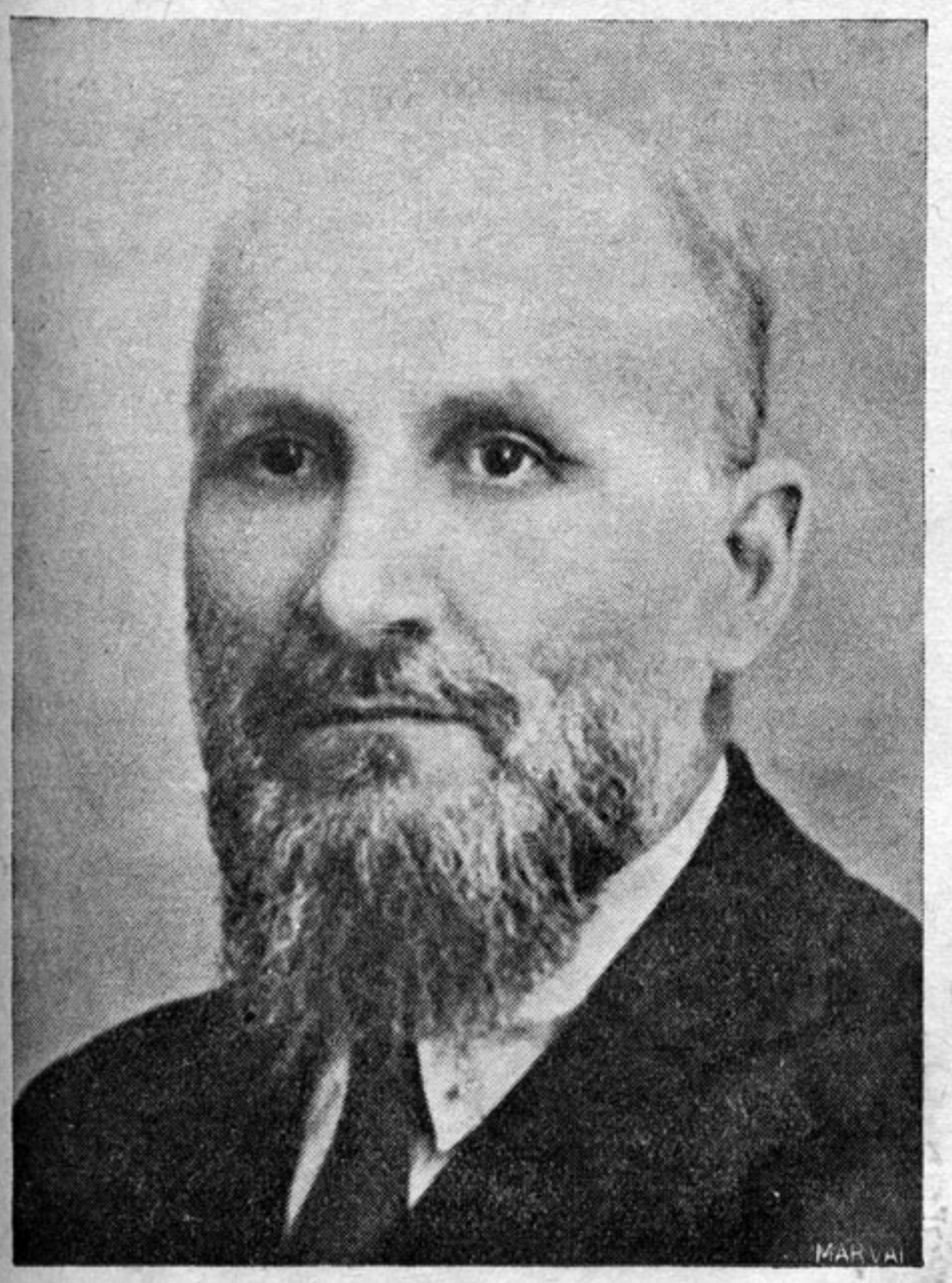
„Monitorul Oficial" publică decretul-lege pentru organizarea poliţiei maritime şi fluviale în porturi, pe coastă şi în apele naţionale.

Amiralul Mărgineanu

La 28 Februarie a trecut în oceanul veşniciei Amiralul Mărgineanu Gheorghe, fost director al Serviciului Maritim Român. La ultima despărţire de familie, camarazi şi prieteni, d. Comandor *Negulescu Aurel* a rostit următoarele :

In aceste clipe de pioasă resemnare a celor ce ne-am adunat în jurul Amiralului Gogu Mărgineanu, chemat de Domnul dintre noi, să-mi fie îngăduit a evoca, în numele tuturor marinarilor militari şi civili, personalitatea acestei măreţe şi impunătoare figuri de lup de mare, schiţând ceeace e neperitor : sufletul şi opera omului.

Născut în 1871 la Giurgiu, Dunărea cu murmurul apelor ei l'a atras spre marea, către care năvalnică se ducea, spre a se contopi cu ea. In 1893 pune la mânecă



Amiralul Gh. Mărgineanu.

tresa de sublocotenent şi după ce termină şcoala de aplicaţie, urcă cu toată viteza treptele erarhiei : în 1896 e locotenent, în 1900 căpitan, în 1907 Lt. C-dor, în 1911 Căp. C-dor, în 1917 Comandor, iar din 1934 amiral în rezervă, apoi în retragere.

Amiralul Mărgineanu a făcut parte din falanga de tineri ofiţeri de marină cari, cu toată neîncrederea dregătorilor, au dovedit cu prisosinţă deosebitele însuşiri marinăreşti ale românului nostru. In 1904 e detaşat la Serviciul Maritim, comandant al cargobotului „Iaşi", cu care a dus fala tricolorului nostru în Atlantic, iar mai târziu pe vapoarele de pasageri „R. C." şi „Dacia". In 1914 este inspectorul S. M. R., iar în 1918, director, dând acestui serviciu, creat de regretatul Amiral Coandă, un prestigiu mondial, navele noastre de pasageri trecând dela cursele la Constantinopole şi Alexandria, până la Marsilia, iar cele de comerţ făcând trafic regulat între cele două Americi şi Europa.

In timpul războiului de întregire a condus serviciul trasporturilor şi şef de stat major special la Sevastopol. De felul cum şi-a îndeplinit toate însărcinările, vorbesc şi numeroasele decoraţii primite.

Ca şef era de o severitate împinsă până la asprime, dar călăuzită de un larg spirit de dreptate. In manifestarea acestei asprimi nu alegea cuvintele, — dar dacă ameninţa, speria, niciodată nu lovea, nu nenorocea, aplicând lozinca creştinească „Nu voi moartea păcătosului, ci îndreptarea lui". Astfel a reuşit să facă din subalterni cei mai înflăcăraţi colaboratori, prin exemplul ce-l da de disciplină, împlinirea datoriei şi de cinste.

Ca om era o îmbinare fericită de inteligenţă şi bună voioşie. In afară de serviciu şeful aspru devenea prietenul, camaradul, în frunte la toate manifestările extra marinăreşti, aplicând principiul moldovenesc „Slujba-i slujbă, hujba-i hujbă.

Intr'un cuvânt, sub masca unui şef sever se ascundea o inimă caldă, ca şi marea lui dragă, care dacă te ocăreşte cu năprasnice valuri, tot ea vine să te legene în cântec de briză şi fâşâit de ape.

Pentru noi cei mai tineri ca el, ne-a fost un pilot în viaţă şi în carieră. „Ca Mărgineanu aş vrea să fiu" ziceam când îi admirau manevrele în vremile geroase şi furtunoase, sau îi sorbeam glumele în societate. Generaţiile mai noi, bătrâne şi cele de azi dela el a învăţat dragostea de larg, de muncă, spiritul de dreptate faţă de cei mici, ale căror nevoi, necazuri, dureri să ştim a le ghici, a le înţelege şi a le îndulci.

Aceasta este moştenirea care ne-a lăsat-o ca un sfânt tezaur, spre a-l trece urmaşilor, ca să dureze atât cât va dura marina, adică o veşnicie.

„Să mori sărac dar curat" ne spunea. Aşa a închis ochii, cu conştiinţa împăcată că a dat totul pentru marina noastră dragă.

Toţi marinarii militari şi civili, cari l-am cunoscut, apreciat şi iubit, îi zicem acum, în clipa de despărţire : odihneşte-te în pace, căci neperitoare îţi este opera la care, cu sacrificiul sănătăţii, ai lucrat : dragostea de mare şi de Ţară, Marina.

Colonelul Negulescu Corneliu.

Luni 16 Martie s'a stins din viaţă Colonelul Negulescu Corneliu, membru în comitetul central al L. N. R. La înmormântare d. general *Georgescu Pion* a spus următorele :

Colonelul Negulescu s'a rupt de noi.

Acei care l-am cunoscut, ni-l amintim desigur de când ne-a vorbit, de când ne-am întreţinut cu el, de când eram împreună.

Vestea că a murit, că a trecut dincolo de lumea greşelelor omeneşti, că nu-l mai auzim şi-l întâlnim niciodată, că omul acela blând şi bun, milos şi plin de iubire către aproapele, cu glasul lui cald, — nu ne va vorbi — că sufletul lui frumos şi deplin, nu ne va mai răspunde, a fost şi este pentru ai lui, pentru noi, neaşteptat de trist, dureros de trist.

Prietenul şi camaradul nostru — membru al Asociaţiei Scriitorilor Militari Români, „săvârşit astăzi din viaţă", se trage prin ai lui, de acolo din pământul domnesc al Argeşului. Lumea de acolo şi deci ai lui, au văzut şi îmbrăcat portul acela, bogat, împărătesc, l-au

purtat şi-au împrumutat dela el — o mândrie şi o demnitate, pe care o găsesc la mama lui, — mândrie pe care în carieră, ea i-a pretins-o.

Colonelul Negulescu, s'a născut în Judeţul Vlaşca, acum 60 de ani, la 9 Februarie 1882. El îmbrăţişează cariera militară, iese ofiţer în anul războiului dintre Ruşi şi Japonezi, 1904. Promoţia — promoţia Mareşalului— a primit numele simbolic de „Turda".

In carieră a cucerit toate gradele până la colonel inclusiv, numai la excepţional. A slujit aproape jumătate din cariera sa militară, în grăniceri. Urmele activităţii sale în corpul grănicerilor, sunt vii şi astăzi. *„Memoratorul de legi şi regulamente în uzul grănicerilor"*, a fost şi este şi astăzi, în mâinile acelora ce-au stat şi stau de pază, la frontierele ţării.

Tot lor le-a închinat lucrarea : *„Paza frontierei între Austria şi Ungaria"*.

Colonelul Corneliu Negulescu.

Face campania în 1913, comandând o companie de grăniceri.

Războiul 1916 — 1918, îl prinde la Marele Cartier General ca şef al biroului Pazei frontierelor, biroul important din eşalonul 1, fiindcă aproape doi ani 1914—1916, noi am stat în întregime pe frontieră.

Trecând frontiera la 1916, lui şi grănicerilor li se încredinţează asigurarea şi păzirea legăturilor armatei cu ţara ; revenind pe vechea frontieră — pe munţii noştri — biroul său ia conducerea călăuzirii coloanelor ruseşti, în detaliile terenului de munte, pe care el le cunoştea, ca grănicer şi le ştia citi bine, în hartă — fiindcă din începuturile carierei ca sublocotenent chiar a fost şi la Institutul Geografic al Armatei.

Neputând lua parte ca luptător de front, în acţiunea ofensivă din 1916, în Ardeal ; cu toate că sta foarte bine la M. G. G. că primise de acolo *„Steaua României"* şi înaintase excepţional la gradul de maior — el, şi mai ales la îndemnul mamei lui — la acea argeşeancă, care nu se putea împăca, să nu vadă pe fiul ei acolo unde era vâltoarea — acolo unde era suferinţa, — acolo unde erau ostaşii ţării, cei mulţi, — mântuitorii care se ridicaseră pentru desrobire, întregitorii de ţară şi printre care ea „ţinea" să fie.... „pentru ca copii tăi — cum îi scria ea — să se mândrească cu faptele tale.

La cererea de a pleca pe front, a primit comanda unui batalion din Reg. 1 Grăniceri, la 1 Mai 1917. Era în momentul refacerii şi în momentul învierii armatei noastre.

El îşi pregăteşte unitatea de război şi aşteaptă.

„In memoriul ofiţerului", găsesc următoarele scrise :

„La 31 Iulie 1917, pe Dealul Chioşurile, batalionul rezistă la cele şase atacuri înverşunate ale inamicului, —îi cad toţi ofiţerii, iar el rămâne cu cei din linia I-a, cu aceia care trebuia să asigure, barajul de foc. Pentru bravura şi energia cu care a păstrat sectorul încredinţat spre apărare, a primit o nouă decoraţie — „Coroana României" în gradul de Ofiţer, cu panglică de „Virtutea Militară" — a fost propus la avansare excepţional, cu raportul Nr. 2486 din 30 August 1917, iar pe ziua de 1 Septembrie 1917, a şi fost avansat.

După întoarcerea noastră în Ardeal, el înfiinţează Reg. 4 Grăniceri.

Acolo în Ardeal, s'a gândit să ajute şi altfel — „Unirea" realizată de acum. A scris împreună cu profesorul Tudoran dela Sibiu *„Câteva îndrumări în dialectul ardelenesc, pentru a vorbi şi scrie mai corect românește"*.

A scris această lucrare, mai mult pentru folosul ardelenilor — în scop de a-şi însuşi aceştia, cât mai iute şi mai bine, cea mai de seamă putere, care ne uneşte şi apropie — „limba" ; numai această înţelegere, îl arată cât de patriot şi bun român a fost, Colonelul Negulescu Cornel.

După „Unire" (1920), a comandat Reg. II Romanaţi, Nr. 19 Reg. Flăcăilor din Judeţul meu ; a trecut apoi la Galaţi — unde a fost comandant al Cercului de Recrutare şi Inspector al C. R. la Corpul III Teritorial, apoi la C. II T. Bucureşti.

Acolo la Galaţi, unde rămâne 9 ani, are o activitate culturală, naţională şi morală, care l-a cinstit şi înălţat.

Acolo, sufletul lui bun şi milos, şi-a găsit câmp de activitate.

La „asistenţa publică" din Galaţi, pentru care s'a străduit să-i găsească mijloace, s-o ajute pentru a creia, cantine gratuite pentru săracii şi necăjiţii soartei. Colonia „Talasman", Soc. Orfanilor de Război l-or pomeni la acest ceas ; iar Societăţile de cultură şi însufleţire patriotică ca :

Universitatea populară Galaţi ; Soc. V. A. Ureche ; Liga Culturală ; Sportul Galaţi ; în care el a activat şi le-a însufleţit — făcând bilanţul lor azi, când află de moartea lui, — trebuie să constate — că înălţarea lor, se datoreşte şi aceluia care le-a fost devotat şi sprijinitor — colonelul Negulescu Cornel.

Trecut în rezerva armatei, el nu se odihneşte — ba pare că împrumută însufleţire dela păsările de otel ale socetăţii „Lares", la care serveşte de acum şi cu ale căreia avioane, a sburat ca cei tineri, fiindcă a atins, cca. 30.000 Km.

Acolo, la *Lares*, învaţă şi transmite piloţilor şi specialiştilor noştri civili, spiritul aviatic militar, disciplinat,

prin convingere, sprijint pe virtuţi şi însuşiri, pe care el le învie în cicluri de cuvântări şi conferinţe cu scop educativ şi moral.

In acelaş timp, colonelul Negulescu, ajută şi activează la :

„Liga Navală Română" — fie din cauza legăturii cu fratele său, Comandorul Negulescu, cel mai pasionat şi îndrăgostit român de marină şi marea ei — fie că Dunărea pe care a avut-o în faţă, în cei nouă ani cât a stat la Galaţi, îl chemau la aceasta.

Idem, a activat la Asociaţia Scriitorilor Militari, unde acum câteva luni, ne-a făcut o recenzie din lucrări noi apărute. Atunci ne-a spus, din cele vorbite cu Mareşalul nostru, de a cărui prietenie şi încredere se bucura, ca foşti colegi de şcoală şi care sentimente i-au fost arătate de acesta, prin cinstirea ce i-a făcut-o, însărcinându-l cu o demnitate, egală cu aceia de general, numindu-l Indrumător al Armatei, la Uzinele Laromet.

Dar vai ! numai după câteva zile, după această numire, el cade bolnav şi numai revine în viaţa lui activă ca până aci.

După el, rămâne soţia devotată de astăzi şi cei doi bravi căpitani — fii săi — care trebuie şi îl vor urma — — fiindcă în viaţa lui vor găsi destule momente de înălţare, mândrie şi îndemn, pentru binele şi activitatea lor.

Colonelul Negulescu, activând în viaţa militară, cum am spus — făcând parte din generaţia, care a pregătit şi luptat pentru *„Unire"*, — a înţeles că puterea unui *„Neam"*, pentru el însuşi şi pentru omenire, nu stă numai în biruinţa armelor, cât mai cu seamă în cultura naţională şi morală — deaceea el a activat şi în acest domeniu, unde şi-a închinat munca — înfăptuind, îndemnând şi scriind.

Camarade,

Pentru scriitorii militari, în care ai fost pe un loc la şedinţele noastre săptămânale, — tu rămâi necontenit pe lângă ei şi peste hotarele morţii, — fiindcă ai fost o viaţă vie, încărcată de sentimente nobile, liniştită şi plină de modestia care te-a apropiat de noi toţi.

Moartea te-a luat — când mai puteai ajuta neamul, dacă nu cu fiinţa ta, dar cu rândurile scrise şi cu cuvintele ce-au îndemnat şi puteau încă să mai îndemne.

Un suflet ca al tău bun şi mare, nu poate să nu afle lăcaşul acolo în ceruri.

Noi, aceia cu care ai schimbat gândiri şi care am venit să te petrecem la trecerea ta la veşnicie, îţi spunem înaintea rămăşiţelor tale pământeşti că-ţi vom păstra imaginea ta vie, în mintea noastră ; acolo în sala de întrunire, locul tău va rămâne ; iar Dvs. stimată doamnă, voi copii lui, nepoţii şi tuturor rudelor şi prietenilor, îndureraţi de această pierdere, vă rămâne o mare mângâere — amintirea lui —, fiindcă el în viaţă a însemnat ceva şi vă lasă un nume frumos. Dumnezeu să-l odihnească.

Comandorul George Coandă

La 17 Martie s'a stins din viaţă comandorul G. Coandă, membru în comitetul central al L. N. R.

Născut la 27 Octombrie 1877, după ce termină liceul militar ca şef de promoţie, este trimis în Franţa, unde absolvă Şcoala Politechnică din Paris în 1899, când e avansat la gradul de subloco-tenent în marină. Locotenent în 1904, Căpitan în 1910, Locotent comandor în 1916, — demisionează în 1931.

Comandorul Gh. Coandă.

Inteligent, activ, polemist de forţă, a condus un ziar de luptă „Ajunge". Bun camarad şi prieten.

C. Amiral Octav Nedelcu.

Incă un camarad din vechi marinari ne-a părăsit : c-amiral *Octav Nedelcu,* fost director al societăţii „Salvamar" şi membru în comitetul central al Ligii Navale Române. A murit după o lungă suferinţă, desprins dintre iubiţii lui marinari, dintre prieteni şi cunoscuţi, care l'au admirat şi l'au apreciat, ca om, cetăţean şi camarad. A fost un adevărat om de caracter în cea mai riguroasă accepţiune a cuvântului ; a fost un vrednic cetăţean al ţării, apărând acolo unde datoria îl cerea şi i-o impunea să aibă atitudine naţionalistă şi cinstită ; a fost bun şi sincer camarad al tutulor marinarilor şi ofiţerilor dela uscat, pe care i-a iubit, i-a sfătuit şi i-a ajutat, la nevoe, chiar cu sprijinul material. A fost cu adevărat un bun creştin, bun român şi bun om pentru toţi semenii, căutând, în întreaga lui viaţă, să lucreze şi să ridice marina, societatea şi unitatea, la care a colaborat, fie ea unitate militară, fie în câmpul culturii naţionale sau al omeniei, pentru care a activat, tot timpul, în sensul unităţii româneşti, de simţire, de gând şi credinţă creştină ţinând ca ţara şi neamul să birue totdeauna. *Cuvântul* rostit de el, tare, energic şi deschis, iar scrisul lui aplicat *unde* şi *când* trebuia, au găsit ecou în public şi în rândul camarazilor. Luptător şi în cele două campanii (1913 şi 1916—1919) şi în viaţă, c.-amiral Nedelcu a fost exemplarul omenesc dela care s'a putut învăţa şi culege lecţii şi îndemn de românism, de patriotism, de omenie şi de suflet ales şi nobil pentru semeni, pentru camarazi, pentru marină şi societatea zilelor noastre. Dăm, mai jos, cele două discursuri rostite la înmormântarea camaradului Octav Nedelcu.

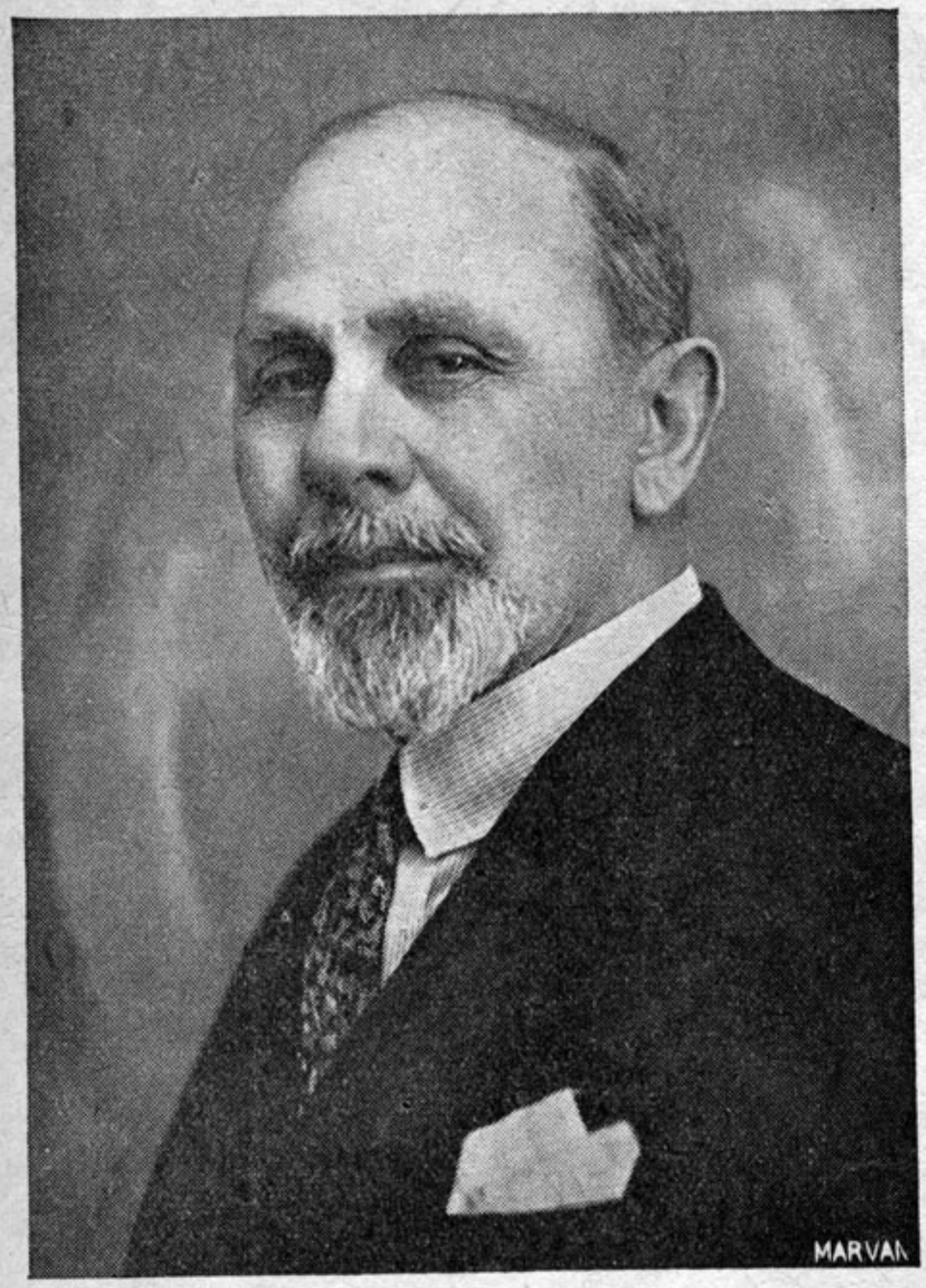
Discursul d-lui Comandor-Adjutant Preda Fundăţeanu:

Am trista datorie să aduc în numele comitetului de direcţie al Soc. „Salvamar" prinosul profundelor regrete pentru pierderea scumpului şi respectatului nostru director, amiralul Nedelcu Octavian.

Datorie tristă când împrejurări ca acestea cer cât mai puţine vorbe şi înăbuşirea durerei ce cuprinde sufletele noastre în faţa misterioasei cauzalităţi care ni-l răpeşte pentru trecerea lui spre marginele nepătrunse ale Neantului.

Aceluia care n'a rămas niciodată rece în faţa nedreptăţilor, în faţa aspiraţiunilor nobile ale vieţii pământeşti, a realizărilor cinstite şi a atitudinilor clare şi generoase, destinul i-a rezervat o luptă grea în ascensiunea treptelor carierii sale caşi în lupta trupului cu suflul morţii care înghiaţă viaţa.

Nu putea fi altfel pentru o conştiinţă de luptător şi



C. Amiral Octav Nedelcu.

de animator, nu putea fi altfel pentru o spiritualitate care a navigat permanent pe oceanul sufletului omenesc şi a admirat manifestarea vieţii în ceeace are mai ascedent şi mai deosebit.

Născut la 29 Sept. 1876 şi-a ales, din fragedă copilărie, cariera sbuciumată a marinarului. La 13 ani intră în şcoala de marină dela Galaţi şi termină cu succes şcolile militare dela Iaşi şi Bucureşti. Promovat sublocotenent în 1897, se distinge în campania din 1913, comandant al grupului de torpiloare şi apoi comandant al apărării Sulina în războiul de reîntregire.

Marinar născut, manevrier dibaciu, agerime şi inteligenţă remarcabilă, cu concepţii largi şi frumoase, amiralul Octav Nedelcu a fost o personalitate de elită, iar actele lui de serviciu şi în societate purtau distincţiunea omului de caracter.

Mânuia cu măestrie cuvântul şi scrisul dar mai ales cu creştinească înţelegere a iubirii aproapelui şi de sinceră camaraderie.

Ştia să-şi apropie cunoscuţii şi prietenii, dar mai ales ştia să îi lege şi să-i câştige pentru totdeauna prin nestrămutata lui credinţă în existenţa şi fundamentele valorilor morale.

Vibra în cutele sufletului său tot ce este marinar, tot ce este moral şi naţional.

Permanent pe linia demnităţii profesionale, numele amiralului Nedelcu rămâne un simbol al cinstei şi al caracterului.

A fost aceasta singurul privilegiu de care s'a bucurat în frământata lui viaţă în căutarea luminii şi adevărului pentru ridicarea marinei. Vicisitudinile soartei i-au fost vitrege, el n'a putut urca culmile pe cari le merita valoarea caracterului său neînfricat şi primatul virtuţiilor sale morale şi sufleteşti. S'a bucurat însă de unanima stimă şi admiraţie a celor ce l-a cunoscut.

Demisionat din marină, în 1922, rămâne mai departe marinarul luptător, cu fapta, cuvântul şi scrisul pentru problemele şi realităţile marinei şi neamului românesc. Nu este problemă marinărească, nu e problemă în planul moral sau naţional pe care să n'o discute şi s'o lămurească. Când, în 1933, a luat fiinţă societatea „Salvamar", dintre toţi aleşii, s'a făcut apel la amiralul Octavian Nedelcu ca cel mai vrednic şi pregătit pentru această nouă chemare. Era vorba de o nouă instituţie românească şi marinărească. Trebuia format un spirit nou în problema asistenţei celor ce-şi jertfeau viaţa ca să scape pe a altora. Trebuia înfiripată şi organizată propaganda care să silească pe români să-şi întoarcă faţa la apă .Trebuia creiată ambianţa care să sfarme îndoielile, manifestările de paradă, promisiunile irealizabile ale oficialilor, trebuiau topite divergenţele de păreri şi creiate mijloacele moderne pentru staţiuni de salvare pe coastele Mării Negre şi în porturile dunărene. Amiralul Nedelcu nu pregetă să aleagă, se sacrifică şi renunţă la satisfacţiile ce i-ar fi putut aduce onorurile şi şi orizonturile unor posturi mai remuneratorii pentru modestul, dar plin de greutăţi, post de primul director al soc. „Salvamar" pe care l-a condus timp de 9 ani. De numele său se leagă fondarea şi organizarea „Salvamarului" şi întregul program de realizări cari au pus România în rândul ţărilor civilizate în ordinea asistenţei marinăreşti şi pentru salvarea vieţii celor în luptă cu valurile Mării. Lupta a fost grea. Trebuia întemeiat un program, o tradiţie, o viaţă. Trebuiau convinşi rivalii şi detractorii. Tactul, energia şi pasiunea omului de elită şi caracter a învins. „Salvamarul" a fost copilul răsfăţat al amiralului, el a prosperat şi a corespuns speranţelor ce s'au pus. Aceasta se datoreşte în primul rând omului şi faptei lui.

Intunericul morţii nu-i poate de cât mări aureola cu care şi-a încheiat viaţa lui, sub simbolul cinstei în mijlocul familii lui drage, pe care atât a iubit-o şi i-a purtat grija devotamentului nemărginit. Plecarea lui zguduie puternic „Salvamarul", căci i s'a rupt pârghia de rezistenţă.

Fii încredinţat că numele tău s'a legat de trăirea „Salvamarului" şi va sta cu demnitatea şi cinstirea care se cuvine.

Discursul d-lui Comandor N. Constantinescu

Am primit dureroasa însărcinare de a vorbi la mormântul proaspăt săpat al unui marinar din generaţia mea... *din acea falangă denumită bătrâna gardă,* în rândurile căreia moartea a făcut în ultimul timp o breşă dezastroasă.

Cad bătrânii stejari *cu o grabă vertiginoasă* spre marea dezolare şi amărăciune a celor rămaşi în urmă.

Azi încă unul ese din rânduri : amiralul Octav Nedelcu, mândria noastră de eri, de azi şi de totdeauna. Nedelcu a străbătut toată gama erarhiei marinăreşti de-

butând ca elev în şcoala de marină, şi sfârşind la gradul de contra amiral.

Şi-a însuşit primele noţiuni marinăreşti la bordul bătrânului „Mircea", iar neîntrecutul meşter marea i-a şleifuit în mod desăvârşit sufletul înscriindu-l printre cei mai proeminenţi marinari din trecut.

A fost unul dintre primii şi cei mai buni comandanţi de distrugătoare.

...Nedelcu a fost înainte de toate un excelent camarad.

Fire ultra sentimentală el vibra la unison cu toţi cei în nevoe.

Nici odată, un marinar fie el tânăr sau bătrân n'a bătut la uşa lui Nedelcu fără a primi un sprijin inimos.

Având în vine şi ceva sânge mediteranian el lua apărarea camarazilor nedreptăţiţi cu o pasiune care îi făcuse reputaţia de frondeur.

Dar caracteristica cea mai pronunţată a lui Nedelcu era caracterul : *un caracter dăltuit din cel mai pur granit care ignorează complect legile flexibilităţei.*

Ori cei dotaţi cu astfel de caractere, fac parte din clasa inadaptabililor, adică a acelor oameni care sunt în general excluşi de la marele ospăţ al bunurilor pământeşti.

Acum la moartea lui Nedelcu nu veţi putea ceti nici un necrolog, al vreu-unui Consiliu de Administraţie, care deplânge pierderea iubitului lor colaborator Amiral Nedelcu.

Marile cetăţi ale belşugului au porţile prea înguste ca să poată trece prin ele un cal troian de felul lui Nedelcu.

Aşa se explică dece Nedelcu, cu toate strălucitele lui calităţi, de cinste, muncă şi inteligenţă, moare sărac.

Dar sărăcia poate cel mult să deprime, dar nici decum să degradeze.

Camarad Nedelcu, sărăcia ta este cea mai frumoasă medalie, din câte împodobesc placa ta cu decoraţii.

Şi acum când pleci spre meleagurile veciniciei, tu care ai fost totdeauna apărătorul cauzelor drepte, fi crainicul nostru în faţa celui A tot puternic.

Spune-i că am pornit să alungăm de la hotarele noastre pe cei fără D-zeu şi fără cruce.

Spunea-i că avem o armată şi o marină bravă şi dârză, un rege tânăr şi iubitor de neam, şi un conducător înţelept şi viteaz.... şi că îl implorăm să ne binecuvinteze strădania şi jertfa.

...Şi acum când ne despărţim îţi spunem după datina străbună, D-zeu să te odihnească în pace şi să-ţi fie ţărâna uşoară.

Em. Pantazi.

Maestrul Em. Pantazi, vechiul şi bunul meu prieten, îndrăgostitul de mare şi de marinari, nu mai este. A murit cu eleganţă şi discreţie, aşa precum a trăit, exprimându-şi dorinţa ca discursurile funebre să nu turbure pacea în jurul trupului său neînsufleţit şi coroanele să nu chinuie, în preajma sicriului său, florile pe cari atâta le iubea.

Pana mea tremurândă, nu poate fi însă împiedicată să-i aducă durerosul omagiu din urmă, în numele Ligii Navale Române, al cărui membru fondator a fost, nici să-i desprindă cu pietate imagina din cadrul remarcabilului portret literar pe care i l'a făcut pana măeastră a confratelui Aurelian Bentoiu, în coloanele revistei „Biblioteca Marilor Procese" (No. 6-7/925, pg. 351).

„Avocatul ultimului cuvânt", acela care „construia cu fiecare pledoarie o nouă treaptă de prestigiu profesiunii lui" şi „a cărui distincţiune şi strălucire se revărsa asupra tuturor şi ne înălţa pe toţi", s'a născut în oraşul Galaţi, la 13 Decemvrie 1870. După terminarea primelor studii la Liceul Matei Basarab din Bucureşti, urmă cursurile Facultăţii de Drept din Capitală şi obţinu diploma de licenţă în 1892. Marea-i chemare pentru avocatură, al cărui strălucit reprezentant avea să fie îl atrase la bară din prima clipă şi astfel, din Mai 1893, baroul Ilfov avu norocul să-l primească în sânul său. De atunci Em. Pantazi profesă fără contenire avocatura, atrase repede asupră-i atenţia pleiadei de jurisconsulţi cari au ilustrat bara română, din rândurile cărora a fost socotit.

In 1895 distinsul avocat cercă să se aventureze în luptele politice, înregimentându-se în partidul conservator şi ocupă un scaun de deputat între anii 1899-1901. Când partidul din care făcea parte se fragmentă, prin desbinarea produsă între Cantacuzinişti şi Carpişti, firea-i blândă şi conciliantă îl împinse printre împăciuitori, iar deziluzia sforţărilor zadarnice sfârşi prin a-l convinge că frământările politice nu-s decât isvor de amărăciune pentru alcătuiri sufleteşti ca a sa. Şi astfel odată cu căderea guvernului Carp, Pantazi se retrase pentru totdeauna din zbuciumata arenă a politicii.

Latura militantă a temperamentului său găsi însă o deplină satisfacţie în forul justiţiei, unde un luptător de rasă poate să-şi aleagă armele, să le utilizeze cu manieră şi fără mutilarea învinsului. Aici muniţia oratorică a maestrului Pantazi, care a disprețuit întotdeauna explozibilele şi asfixiantele verbale, a putut realiza victorii potrivite cu sentimentele lui estetice, cu firea lui loială şi cumpănită.

Politica ar fi sfârşit, poate, prin a nimici, în parte, aceste frumoase însuşiri. Şi ar fi fost păcat.

Cu chipul acesta, mintea sa ageră şi ascuţită, dacă n'a putut lansa fulgere şi trăsnete de la înălţimea tribunei parlamentare, a făcut de atâtea ori să scapere, la bară, silexul etern al ştiinţei dreptului, iar sufletul său, exuberantă eflorescenţă de sentimente estetice, a găsit tihna cuvenită, în armonia de tonuri şi de forme ce-i alcătuia locuinţa, concretizare a unor senzaţii de artă culese din largele şi complexele orizonturi în cari se complăcea din când în când să se piarză.

Em. Pantazi — codirectorul „Buletinului Societăţii de Legislaţie Comparată Română"— a fost sfetnicul juridic al unora dintre cele mai importante instituţiuni economice româneşti, ştiind totdeauna să se facă prețuit, nu numai printr'o excepţională pregătire profesională, dar şi mai ales, prin acea largă îngăduinţă şi simplitate ce caracterizează exemplarele de elită ale umanităţii. Eminentul jurist era, înainte de toate, un adevărat om superior.

Pe un asemenea ales crăiasa noianelor de apă, marea trebuia să-l ispitească, înfăşurându-i gândul în bogatele falduri ale acelei azurate hlamide, magnific împodobită de hermina spumelor.

Iar slujitorii ei, îi trimit astăzi, tânguitorul omagiu al soborului de valuri, în care vibrează admiraţia şi gratitudinea sufletului lor, profund îndurerat.

I. GR. PERIEŢEANU

Ştiri din străinătate

CROAŢIA

Infiinţarea unei societăţi de navigaţie fluvială. Pe baza unui decret recent, s'a aprobat înfiinţarea unei societăţi de navigaţie fluvială „Aghiibrod" cu sediul la Zagreb. Societatea este obligată să realizeze o flotă comercială croată. In acest scop, ea poate creia agenţii şi întreprinderi atât în interiorul ţării, cât şi în străinătate, iar în Croaţia are monopol. Ministerul Economiei Naţionale poate să dea însă aprobări excepţionale în anumite cazuri.

Mărimea capitalului pe acţiuni şi amănuntele cu privire la constituirea societăţii, vor fi publicate într'un statut care urmează să apară în curând. Acţiunile vor fi nominale şi vor putea fi cedate numai cu consimţământul Ministerului Economiei Naţionale şi al Comunicaţiilor. Mai mult de jumătate din capitalul care va servi la procurarea vaselor şi şlepurilor va fi dat de Stat.

(*N. F. A.*, Nr. 273/941)

● *Navigaţia fluvială din Croaţia.* In conformitate cu un decret lege din 19 Noembrie 1941, în Croaţia s'a constituit o societate pe acţiuni pentru navigaţia fluvială croată sub denumirea prescurtată „Hribord" cu sediul la Zagreb.

Scopul societăţii este exploatarea şi încurajarea navigaţiei fluviale şi maritime atât în interiorul Croaţiei, cât şi în afară de frontierele Statului croat. Acţiunile emise sunt nominale şi nu pot fi transmise decât cu aprobarea Ministerului Industriei şi Comerţului în comun acord cu Ministerul Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice. In cazul vânzării acţiunilor, Statul independent croat are dreptul de preemţiune. Majoritatea acţiunilor sunt preluate de Stat şi de instituţiile sale, iar restul de institutele bancare din ţară, precum şi de alte instituţiuni sau persoane din Croaţia.

(*V. M. E. V.* Nr. 50/941)

FINLANDA

Suspendarea navigaţiei fluviale. Navigaţia fluvială din Finlanda a fost suspendată din cauza îngheţului care în iarna aceasta a început foarte devreme. Chiar lacurile cele mai mari au îngheţat aşa de tare încât pot fi trecute cu vehiculele de uscat.

(*N. F. A.*, Nr. 278/941)

FRANŢA

Majorarea tarifelor navigaţiei fluviale. Buletinul Oficial pentru preţuri din 21.XI.1941, face cunoscut că s'a admis ca navigaţia fluvială să-şi majoreze tarifele cu 20%, în afară de zona regiunilor din est, unde tarifele nu pot fi majorate decât cu 10%. De altfel în luna Iunie 1941 s'a mai introdus un spor tarifar de 10%.

La calculul noii majorări se ţine seama de vechiul spor, astfel încât practic vorbind, în comparaţie cu luna Iunie 1941, tarifele se majorează acum numai cu 10%.

(*N. F. A.*, Nr. 281/941)

● *Activitatea intensă a navigaţiei fluviale.* In ultimile luni, navigaţia fluvială franceză şi-a putut spori considerabil traficul. Astfel, în luna August 1941, în departamentele Nord şi Pas-de-Calais au fost transportate 320.000 tone de mărfuri. Această cifră a sporit în luna Septembrie 1941 la 366.000 tone, iar în luna Octombrie 1941 la 445.000 tone. In ultima cifră sunt cuprinse de fapt, în mare parte, transporturile de cărbuni şi anume 125.000 tone pentru departamentele Nord şi Pas-de-Calais şi 225.000 tone pentru diferite alte departamente şi regiunea Parisului.

(*N. F. A.*, Nr. 296/941)

● *Canalul Loire-Rhône.* Camerile de Comerţ din St. Etienne şi Saumur au înaintat autorităţilor competente un proect nou al canalului Loire-Rhône. Acest proect prevede legarea fluviului Loire cu Rhône-ul printr'un canal navigabil pentru vasele de 500—600 tone, dela gura fluviului Loire la St. Nazaire până la Marsilia.

Canalul va lega centrele industriale de pe Loire şi gura fluviului Rhône cu regiunile agricole din Franţa Centrală, iar hinterlandul portului Nantes de pe Loire va fi extins până la Marea Mediterană.

In acelaş timp, Loire şi Rhône vor fi legate direct cu reţeaua de canale din Europa Centrală printr'un canal Rin-Rhône, care ar trece pe la Digoin şi s'ar remifica dela Rhône la Givors spre N.-E. trecând prin lacul Geneva. Tonajul anual se evaluiază dela 1,4-1,7 milioane tone. In acest fel cheltuelile ar putea fi amortizate într'un timp foarte scurt. Cantitatea de apă din fluviul Loire este suficientă pentru a face acest fluviu navigabil până la Tours, prin simple lucrări de dragaje.

(*D. V. N.*, Nr. 304/941)

GERMANIA

Randament excepţional în traficul pe Dunăre. Pieţele de transbordare Regensburg, Passau, Linz, Viena, Bratislava, au fost exploatate în continuu până la limita extremă a capacităţii lor. Ca urmare, expeditorii sunt rugaţi să renunţe de a mai cere societăţilor de navigaţie dunărene să facă lucrări suplimentare care ar împiedeca bunul mers al serviciului.

Ca lucrări sau prestaţiuni suplimentare se înţeleg următoarele servicii: încărcatul în saci, selecţionarea, sortarea, cântărirea în partide, tararea vagoanelor de cale ferată, luarea mostrelor, marcarea şi refacerea ambalajului, numărarea coletelor şi altele de acest fel.

La prestarea unor astfel de servicii suplimentare, societăţile de navigaţie dunărene sunt în drept să procedeze conform dispoziţiunilor legale în vigoare.

(*D. V. N.*, Nr. 277/941)

● *Noua Uniune a societăţilor de navigaţie dunărene.* Societăţile de navigaţie interesate în traficul de navigaţie pe Dunăre au intenţia să reînoiască Uniunea existentă între ele de ani de zile. Uniunea de exploatare încheiată în anul 1937 între societăţile: Prima societate de navigaţie pe Dunăre cu vapoare, Lloydul Bavarez, Societatea Regală ungară pentru navigaţia cu motonave şi Societatea Regală ungară pentru navigaţia fluvială şi maritimă. — a fost mărită în anul 1940 prin aderarea Societăţii slovace de navigaţie pe Dunăre. Uniunea reglementează tarifele şi participarea vaselor la transport. In ultimul timp s'a încheiat o convenţie de colaborare cu Casa de armare Iosef Wallner, Societatea bavareză de exploatarea navigaţiei şi a porturilor, Deggendorf, Societatea bulgară de Stat pentru navigaţie dunăreană şi Societatea de navigaţie „Sinda", Roma. Convenţia Uniunei expiră în anul 1942. In prezent se duc însă tratative pentru a o prelungi cu încă 5 ani, încorporând pe toţi participanţii actuali numiţi mai sus. Societăţile germane de navigaţie, au înfiinţat la Budapesta un organ de conducere, sub denumirea „Grupul german de navigaţie dunăreană", fiecare societate rămânând însă mai departe tot ca întreprindere independentă.

(*Südost Echo*, Nr. 46/941)

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1942

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 109 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, Str. R. Poincaré, 51, 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L.N.R.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din Pasagiul Român 26 (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5 : 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.
ATELIER DE TÂMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.
CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare: reducere 10%.
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, Carol 101, 15%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, Str. Carol No. 42, reducere 5%.
LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMANEASCĂ, Willy Leonard: la cărţile româneşti şi papetărie 20%, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.
„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.
TIPOGRAFIA „DACIA", str. L. Catargiu 7: rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Comentarii asupra războiului submarin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noulle dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 5
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu . . . . . „ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, de Contr'Amiral C. Negru . . „ 30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Marşul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 100
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

Senator
Plut. Adj. Marin Tănase
10.11.1981

MARVAN

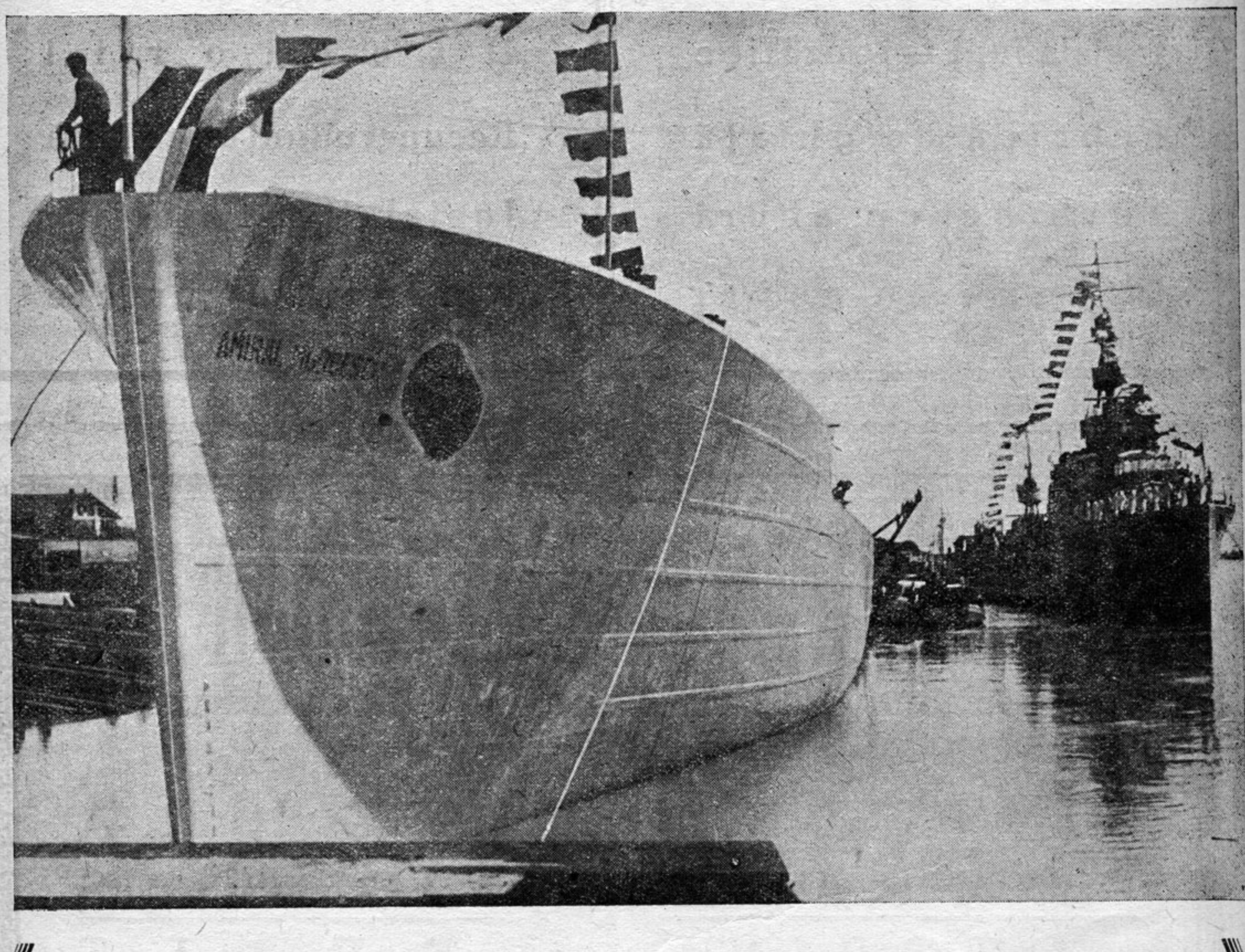
S. A. R.

TIPOGRAFIE
ZINCOGRAFIE
OFFSET

BUCUREȘTI VI ◆ B-DUL PRINCIPELE MIRCEA, 10 ◆ TEL. 3.72.46 ▪ 5.51.88

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65